Die Haftung bei Gefälligkeitsfahrten im deutschen, österreichischen und schweizer Automobilrecht.

Abhandlung

zur

Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt

der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Rheinischen Friedrich Wilhelms-Universität zu Bonn

von

Helmut Becker,

Referendar in Düsseldorf

Buchdruckerei Heinr. Ohligschläger, Düsseldorf

1930

Die Haftung bei Gefälligkeitsfahrten im deutschen, österreichischen und schweizer Automobilrecht.

Abhandlung

zur

Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt

der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Rheinischen Friedrich Wilhelms-Universität zu Bonn

von

Helmut Becker,

Referendar in Düsseldorf

Buchdruckerei Heinr. Ohligschläger, Düsseldorf
1930

Die Dissertation ist unter dem Titel:
Die Haftung bei Gefälligkeitsfahrten im Kraftfahrzeug
unter Berücksichtigung des ausländischen Rechts, im Verlage:
Hermann Sack, Juristische Fachbuchhandlung m. b. H. Düsseldorf
erschienen.

Angenommen auf Bericht
der Professoren Dr. Fritz Schulz und Dr. Dölle.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhalts-Uebersicht.

A. Die Haftung bei Gefälligkeitsfahrten im deutschen Automobilrecht.

I. Begriff der Gefälligkeitsfahrt.

II. Die Rechtsnatur der Gefälligkeitsfahrt.

1. Die Gefälligkeitsfahrt als tatsächlicher Vorgang.
2. Die Gefälligkeitsfahrt als vertragliches Verhältnis und zwar als Auftrag.

III. Die Haftung für Unfälle nach dem Automobilgesetz insbesondere die Gründe, die den Ausschluß der Haftung dem Insassen gegenüber bei der gesetzlichen Regelung des Automobilrechts rechtfertigten.

IV. Die Grundlage der Haftung bei Gefälligkeitsfahrten.

1. Die Haftung aus einem Auftrag: Die Pflichten des Kraftfahrers insbesondere die Sorgfaltspflicht.
2. Die Haftung aus unerlaubter Handlung.
   a. gemäß § 823 BGB.:
   Der Kraftfahrer hat auch bei Gefälligkeitsfahrten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt, nicht die Sorgfaltspflicht, wie in eignen Angelegenheiten anzuwenden.
   b. gemäß § 831 BGB.
3. Die Beweislast.

V. Ausschluß oder Beschränkung der Haftung.

1. Durch ausdrücklichen oder stillschweigenden Verzicht.
2. Durch freiwillige Gefahrenübernahme.
3. Durch mitwirkendes Verschulden des Verletzten.
4. Durch Anbringen eines Schildchens im Wagen: „Sie fahren in diesem Wagen auf eigne Gefahr!“
5. Die Wirkung des Ausschlusses der Haftung.

B. Die Haftung bei Gefälligkeitsfahrten im österreichischen Automobilrecht.

I. Die Beförderung in einem nicht zu gewerbemäßigen Zwecken verwandten Automobil.

II. Die Beförderung in einem zu gewerbemäßigen Zwecken verwandten Automobil.

C. Die Haftung bei Gefälligkeitsfahrten im schweizer Automobilrecht.

D. Zur Neuregelung der Automobilhaftung.

Literatur-Verzeichnis.

Arndt: In J. W. 1929 S. 898: Die Rechtsprobleme der Gefälligkeitsfahrt.
Arndt: Kartei des Automobilrechts. (K. D. A.)
Becker: In „Recht und Handel" 1927 S. 247: Die Zulässigkeit von Freizeichnungsklauseln im Luftrecht.
Birkner Josef: Verschulden des Chauffeurs im Automobil-Versicherungsrecht. Diss. Erlangen 1928.
v. Blume: In „Recht" 1908 S. 649: Das Reichsgericht und die Gefälligkeitsverträge.
Bornkassel R.: Die Haftung bei Zusammenstößen von Kraftfahrzeugen, Eisenbahnen und Fuhrwerken. Diss. Leipzig 1918.
Brandts: Die Haftpflicht nach dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Diss. Greifswald 1912.
Busse: Luftrecht 1928.
Conrad: Taschenkommentar des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1928.
Crome: System des bürgerlichen Rechts. 1913.
Dalen: Die Haftung für Automobilschäden vor und nach dem Inkrafttreten des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Diss. 1913 Heidelberg.
v. Damm: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Breslau 1909.
Danz: Zum vertragsmäßigen Ausschluß der Haftung in D. J. Z. 1905 S. 383 ff.
Dernburg: Pandekten.
Drescher: Die Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters. Diss. Borna Leipzig 1913.
Eckstein: Kraftwagen- und Tierhalterhaftung in Sächs. Arch. 17, 88.
Ebel: Die Haftpflicht des Luftschiffers. Diss. Greifswald 1913.
Eger: Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen 1912.
Eger: Die Haftpflicht der Automobile in D. J. Z. 1904 S. 192.
Eger: Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
Endemann: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. 1910.
Enneccerus: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. 1923.
Ehrenberg: Handbuch des Handelsrechts. Leipzig 1922.
Fakelday: Luftrecht und Schadenshaftung. Diss. Erlangen 1915.
Flad: Handeln auf eigne Gefahr in Recht. 1919 S. 13.
Fuchs: Die Unterschiede der Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers und des Halters eines Kraftfahrzeuges. Diss. Berlin 1911.
Geigel: Schadenersatzansprüche aus Gefälligkeiten in Seuff. Bl. 77 S. 37 ff.
Gordan: Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. München 1909.
Geyer: Die Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters im deutschen Reichsrecht. Berlin 1914.
Grau: Ausschluß der Haftung gegenüber Insassen von Kraftwagen in in Verkehrsrechtlicher Rundschau (V. R.) 1923 S. 487.
Hallbauer: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Leipzig 1910.
v. Hellingrath Walter: Die strafrechtliche Haftung des Kraftfahrzeughalters nach dem Gesetz v. 1909. Diss. Erlangen 1927.
Hellwig: In D. J. Z. 1906 S. 1289.
Heucke: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1926.
Heucke Albert: Die Pflichten des Kraftfahrers im Lichte der neueren höheren Rechtsprechung. Verlag v. Clasing & Co.

Hoepfel: Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Nürnberg u. Leipzig 1911.
Isaak: Kommentar zum Automobilgesetz. Berlin 1912.
Isaak: In Verhandlungen des 35. Deutschen Juristentags.
Jung: Der Ausschluß der Tierhalterhaftung in Arch. f. ziv. Prax. 117 S. 46.
Kirchner: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1915.
Klippel Adolf: Das Verhältnis v. § 7 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu § 228 BGB. Diss. Erlangen 1928.
Kohler: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts 1902.
Krause: Automobilgesetz. Hannover 1909.
Kröner: Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1909.
Krückmann: Gefälligkeitsverträge in Seuff. Bl. für Rechtsanwendung 74 S. 113 ff.
Lechner: Die Kraftfahrzeuggesetzgebung. Beck, München 1928.
Lindheimer: Die §§ 7—9 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Diss. Frankfurt a. Main 1913.
Lippert: Die Automobilhaftpflicht nach dem Reichsgesetz vom 3. Mai 1909. Diss. Würzburg 1909.
Millauer: Die Haftung des Automobilhalters nach geltendem Recht und das zukünftige Automobilgesetz.
Müller Fritz: Automobilgesetz Berlin 1929.
Müller-Bredow: Das Luftverkehrsgesetz 1927.
Müller Josef: Die Versicherung des Kraftfahrzeuges. Diss. Köln 1926.
Müller-Erzbach: Gefährdungshaftung und Gefahrtragung in Arch. ziv. Prax. 106 S. 309
Neukirch-Rosenmeyer: Kommentar zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Halle 1910.
Oberländer u. Bezold: Das Automobilrecht. 1925.
Oertmann: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. 1928.
Rautenberg: Die Haftpflicht des Halters von Luft- und Kraftfahrzeugen. Diss. Marburg 1920.
Römer: Haftung des Luftfahrzeughalters. Diss. Erlangen 1925.
v. Schimpff: Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters, in Arch. für Rechts- und Wirtschaftsphilosophie 1911/12. Beiheft Nr. 11.
Schmid-Wagner: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Stuttgart 1909.
Seuffert-Dittmann: Kraftfahrzeuggesetz. Berlin-Leipzig 1926.
Stiefel: Die Rechtsfolgen der Schwarzfahrt. Heidelberg 1929.
Sugg.: Gefälligkeitsverträge. Diss. Liegnitz 1914.
Volkmann: Die Straßenverkehrsordnungen. Walter de Gruyter 1928.
Volkmann: In „Deutsches Autorecht" 1928 S. 317: Ist die Gefährdungshaftung des Kraftfahrers gerechtfertigt.
Volkmann: In J. W. 1929 S. 2038 u. 2808: Neuere ausländische Rechtspr. auf dem Gebiete des Automobilrechts.
Vorwerk: Die Automobilhaftung nach bestehendem Recht und de lege ferenda. Diss. Düsseldorf 1904.
Waldeck: Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1910.
Warneyer: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. 1929.
Weitz: Das neue Automobilrecht 1924.
Weitz: Das Auto im Urteil des Richters. Berlin 1925.
Völkers: Die Haftpflicht der Automobile. Diss. Borna Leipzig 1912.
Winkler: Die Haftpflicht im Luftverkehrsgesetz. Diss. Erlangen 1924.
Zimmermann: In J. W. 1928 S. 1717. Die Haftung bei Gefälligkeitsfahrten.

Autorechtliche Rundschau, Berlin, Automobilverlag.
Deutsches Autorecht: D. A. R.
Das Recht des Kraftfahrers: R. D. K.
Verkehrsrechtliche Rundschau: V. R.

Literatur zum österreichischen Automobilrecht.

Bartsch: Das Kraftfahrzeuggesetz. Auflage 1913 und 1929. Wien (Manz).
Ehrenreich: Gesetzeskunde 1913.
Ehrenzweig: System des allgemeinen Privatrechts. Recht der Schuldverhältnisse 1928.
Geller: Das Recht der Kraftfahrzeuge. Wien 1908.
Haemmerle: Die Haftpflicht aus Kraftfahrzeugbetrieben. Wien 1928.
Krasnopolski: Lehrbuch des Oesterreichischen Privatrechts. 1912.
v. Pidoll: Der heutige Automobilismus 1912.
Randa: Die Schadensersatzpflicht nach österr. Recht. Wien 08.
Werner: Das österreichische Gesetz über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen. Wien 1908.
Sammlung von zivilrechtlichen Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes, begründet von Glaser und Unger.
Handausgabe österr. Gesetze und Verordnungen. Heft 210 a.
Entscheidungen zum österr. allgemeinen bürgerlichen Recht.
Zentralblatt für die juristische Praxis. (Z. Bl.)

Literatur zum schweizer Automobilrecht.

Becker: Obligationenrecht. Bern 1917.
Bourgknecht Jean: La responsabilité civile de l'automobiliste la loi fédérale sur la circulation des Automobiles et des Cycles du 10. II. diss. Freiburg i. Schw. 1927.
Fick: Das schweizer Obligationenrecht. Zürich 1911.
Guyer G.: Schweizer Bundesgesetz über die Haftpflicht der Automobilhalter. Zürich 1906.
Oser: Das Obligationenrecht Zürich 1915.
v. Tuhr: Allgemeiner Teil des schweizer Obligationenrechts. Tübingen 1925.
Martin: La responsabilité civile résultant des accidents d'automobils. In Zeitschrift für schweizer Recht 1907 S. 574.
Meili: Die zivilrechtliche Verantwortlichkeit für Automobilunfälle ebenda S. 473 ff.
Meili: Die Kodifikation des Automobilrechts.

A. Die Haftung bei Gefälligkeitsfahrten im deutschen Automobilrecht.

I. Begriff der Gefälligkeitsfahrt.

Im heutigen Verkehrsleben kommt es fast täglich vor, daß ein Kraftfahrer einen Bekannten, einen Geschäftsfreund oder einen gerade des Weges kommenden Wanderer, der zufällig dasselbe Ziel hat, aus Gefälligkeit in seinem Kraftwagen mitnimmt. Bei der immer mehr zunehmenden Anzahl der Automobile und der damit ständig wachsenden Ziffer der Autounfälle, ist es nicht selten, daß auch ein aus bloßer Gefälligkeit beförderter Fahrgast zu Schaden kommt. Die Gerichte sind so oft vor die Frage gestellt, ob und weshalb ein Schadensersatzanspruch des geschädigten Fahrgastes gegeben ist. Für diese Frage ist von größter Bedeutung die Feststellung, ob in Wirklichkeit eine bloße Gefälligkeitsfahrt vorlag. Das wesentlichste Merkmal hierfür ist die Unentgeltlichkeit der Beförderung, d. h. eine Beförderung ohne meßbares Aequivalent. Wird dem Kraftfahrer nach der Fahrt ein Trinkgeld gewährt, so ist dieses nicht als Entgelt, sondern als eine Anerkennung der Gefälligkeit anzusehen.

Eine entgeltliche Beförderung liegt aber dann vor, wenn für die Ausführung der Fahrt ein wirtschaftliches Interesse des Kraftfahrers maßgebend ist. So ist z. B. eine Gefälligkeitsfahrt nicht gegeben, wenn ein Interessent von einer Automobilfirma oder ihrem Vertreter zu einer Vorführungsfahrt eingeladen wird, deren Zweck es ist, den Kauflustigen von der Qualität des Wagens zu überzeugen und nachher den Kaufvertrag abzuschließen. Wenn auch zunächst ein Entgelt nicht gezahlt wird, so ist doch bei einer derartigen Vorführungsfahrt ein bestimmter rechtlicher Zweck und ein rechtliches Interesse auf Seiten des Kraftfahrers vorhanden. Dieser Vorgang charakterisiert sich als „der Abschluß eines den evtl. in Aussicht genommenen Kaufvertrag vorbereitenden Vertrages." [1]). Das Entgelt für die Fahrt ist in dem Verdienst bei dem etwaigen Verkauf zu erblicken.

Für den Begriff der Gefälligkeitsfahrt scheiden somit alle die Fälle aus, bei denen der Führer oder Halter ein wirtschaftliches Interesse daran hat, dem Fahrgast zunächst die unentgeltliche Mitnahme zu gewähren. Die Haftung des Kraftfahrers bei den Fahrten, bei denen ein wirtschaftliches Interesse vorliegt, richtet sich nach den Bestimmungen über

[1]) R. G. 65 S. 17.

den entgeltlichen Beförderungsvertrag. Wendet also in einem Prozeß der Automobilfahrer ein, die Beförderung sei aus bloßer Gefälligkeit erfolgt, so ist immer festzustellen, ob die Fahrt unentgeltlich, d. h. ohne wirtschaftliches Interesse des Automobilfahrers gemacht worden ist.

II. Die Rechtsnatur der Gefälligkeitsfahrt.

1. Die Gefälligkeitsfahrt als tatsächlicher Vorgang.

Ist erwiesen, daß eine Gefälligkeitsfahrt vorliegt, so ist die Rechtsnatur der zwischen dem Halter und dem Fahrgast bestehenden Beziehungen festzustellen, die je nach der Lage des Einzelfalles und nach dem ausgesprochenen oder mutmaßlichen Willen der Parteien sehr verschieden sein können. Es fragt sich zunächst sehr häufig, ob überhaupt ein Vertragsverhältnis begründet worden ist.

„Ein Vertrag kommt durch die Annahme des Antrages zustande" § 151 BGB. Für das Zustandekommen eines Vertrages ist ein Antrag und eine Annahme dieses Antrages erforderlich. Antrag und Annahme sind Willenserklärungen, die auf denselben rechtlichen Erfolg, — auf Erzeugung des konkreten Vertrages — gerichtet sind. Es ist keineswegs erforderlich, daß die Willenserklärungen ausdrückliche sind, sondern es genügen auch stillschweigende.

Das Zustandekommen eines Vertrages setzt aber ferner voraus, daß der Kraftfahrer zu einer unentgeltlichen Beförderung verpflichtet, und der Gast zur Forderung dieser Leistung berechtigt wird. Erst die Annahme des Antrages und eine Verpflichtung wenigstens einer Partei, ergibt einen Vertrag. [2]) Wann bei der Gefälligkeitsfahrt eine Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung übernommen wird, richtet sich danach, ob die Verkehrsanschauung nach Treu und Glauben und unter Würdigung aller Umstände in dem Verhalten der Partei eine Verpflichtungserklärung erblickt. [3]) Eine solche Verpflichtungserklärung fehlt, wenn die Verkehrssitte in einem Verhalten lediglich eine gesellschaftliche Liebenswürdigkeit, ohne rechtlichen Bindungswillen sieht. In der Praxis ist es nicht immer leicht festzustellen, wann eine Verpflichtung vorliegt und wann sie fehlt. Bittet mich ein Freund, ihn bei einer Autofahrt mitzunehmen, oder lädt ein Kraftfahrer einen Bekannten zu einer Spazierfahrt im Automobil ein oder nimmt er einen Wanderer, dessen Wegziel auf der von ihm geplanten Fahrtlinie liegt, eine Wegstrecke in seinem Wagen mit, so ist in dieser Beförderung ein vertragliches Verhältnis nicht begründet worden. Die Zusage war vollkommen unverbindlich, sie gehörte nur „der Sphäre des gesellschaftlichen Lebens" an, sie liegt

[2]) Warn. Kom. z. B. G. B. S. 532 IV, Vorbem. zu § 305 IV.
[3]) Vergl. Danz Jherings J. B. 54 S. 36.

außerhalb der Grenzen der Rechts-Sphäre.[4]) Nach der im Volke herrschenden Anschauung ist hier in der Beförderung ein Freundschaftsdienst zu erblicken, der schwerlich als rechtlich verpflichtend anzusehen sein dürfte. Hierin bereits die Begründung eines Schuldverhältnisses sehen zu wollen, hieße den freien Beziehungen des gesellschaftlichen Verkehrs juristische Fesseln anlegen,[5]) es hieße den Lebensverkehr vor Gericht ziehen, wodurch alle Unbefangenheit und Heiterkeit des Daseins zerstört, und das Leben zum steten Geschäft gemacht würde.[6])

In allen solchen Fällen will von Blume[7]) *besondere* Gefälligkeitsverträge annehmen, durch die jemand eine Leistung auf sich nehme, ohne sich dazu zu verpflichten. Die Konstruktion derartiger Verträge ist bedenklich, da ein obligatorischer Vertrag immer die Verpflichtung wenigstens einer Partei voraussetzt. Es gibt allerdings Gefälligkeitsverträge, wie etwa Auftrag, Verwahrung, Leihe, Schenkung, die jedoch immer eine Verpflichtung enthalten. Es dürfte daher unrichtig sein, von Gefälligkeitsverträgen zu sprechen, wo eine Verpflichtung fehlt, denn ein obligatorischer Vertrag steht und fällt mit einer Verpflichtung zu irgendeiner Leistung. Da diese in den genannten Fällen nicht vorliegt, kann es sich nur um eine Gefälligkeitshandlung, keinen Vertrag handeln. Von Blume läßt aber nachher bei Gefälligkeitsfahrten eine Haftung aus dem Auftrag stattfinden, worin eine Preisgabe seiner Konstruktion der Gefälligkeitsverträge zu erblicken ist.[8])

Richtig dürfte sein, daß der Einladende sich bei diesen Gefälligkeitsfahrten nicht verpflichten will, eine aus bloßer gesellschaftlicher Liebenswürdigkeit oder aus bloßer Laune versprochene Spazierfahrt auszuführen. Daß keine Verpflichtung übernommen wird, ergibt sich auch daraus, daß der Kraftfahrer sich die Möglichkeit vorbehalten will stets im Bedarfsfalle den Fahrweg zu ändern. Es würde in all diesen Fällen der Verkehrsanschauung gänzlich widersprechen, wenn man dem Fahrgast einen Anspruch auf Ausführung der Autofahrt oder auf Schadenersatz zubilligen würde.[9])

---

[4]) Vergl. Endemann S. 1083 Anm. 9.
[5]) Vergl. Crome § 141.
[6]) Kohler in Arch. f. bürgerl. R. 5 S. 253.
[7]) Kohler Recht in 08 S. 649 ff.
[8]) Vergl. Krückmann in Seuff. Bl. f. R. Anw. Bd. 74 S. 166. Auch er sieht bereits in einer Einladung zu einer Spazierfahrt einen Auftrag. Aehnlich v. Geigel in Seuff. Bl. Bd. 77 S. 37 ff. der sagt, daß Gefälligkeitsverträge sich nur durch ihre Unentgeltlichkeit von anderen Verträgen unterscheiden. Dieses ist an sich richtig, aber auch er unterscheidet nicht zwischen Gefälligkeitsverträgen und Gefälligkeitshandlungen.
[9]) Von Geigel führt dazu aus: „Die irrige Ansicht, es liege eine Verpflichtung nicht vor, ist immerhin leicht erklärlich. Ein dritter, den ich zu einer Wagenfahrt einlade wird mich in der Regel nicht verklagen können auf Leistung, wenn ich mein Versprechen nicht halte. Es erweckt daher den Anschein, als ob ich von Anfang an zur Leistung gar nicht ver-

Ein vertragliches Verhältnis ist auch nicht daraus zu folgern, daß sich aus einer Gefälligkeitsfahrt Verpflichtungen ergeben können. So darf z. B. der die Gefälligkeit Erweisende den Fahrgast nicht jeder Zeit aussetzen, sondern er ist verpflichtet, obwohl es sich um eine Vergnügungsfahrt aus Gefälligkeit handelt, den Fahrgast zum Ausgangspunkt der Fahrt zurückzubefördern, oder ihn da aussteigen zu lassen, wo er ohne Nachteile zu seinem Wohnort gelangen kann. Aus dieser während der Fahrt entstehenden Verpflichtung einen Vertrag anzunehmen, dürfte nicht richtig sein, weil nach unserer Lebensauffassung eine vertragliche Bindung von vornherein nicht vorliegt.

Aus dieser Pflicht zum Weiterfahren bei einer einmal begonnenen Fahrt folgert eine Lehrmeinung in allen diesen Fällen einen Vertrag eigner Art.

So führt Neukirch-Rosenmeyer aus:[10]) „Von Bedeutung dafür ob im Einzelfall ein Vertragsverhältnis besteht oder nicht, erscheint die Entscheidung der Frage, ob der Fahrzeughalter während der Fahrt den Teilnehmer hätte absetzen können oder ob angenommen werden muß, daß er zum mindesten verpflichtet war, ihn an den Ausgangspunkt der Fahrt zurückzubringen oder im anderen Fall die Kosten des Rücktransportes zu ersetzen.“ [11])

Daß während einer rein tatsächlichen Handlung eine Verpflichtung zum Weiterhandeln entsteht, darf nicht als Merkmal für ein von da an bestehendes vertragliches Verhältnis angesehen werden. Ein Vertrag besteht aus zwei rechtsgeschäftlichen Erklärungen. Eine rechtsgeschäftliche Erklärung ist aber eine Erklärung, die auf einem bestimmten Rechtserfolg gerichtet ist, der deshalb und nur insoweit eintritt, als er gewollt ist. Von einer derartigen Willenserklärung kann aber in den meisten Fällen einer Gefälligkeitsfahrt nicht die Rede sein. Für eine vertragliche Bindung wäre vielmehr erforderlich, daß auch die Verpflichtung zur Beförderung von vornherein übernommen worden wäre, was jedoch nicht der Fall ist. Wenn der Kraftfahrer in diesen Fällen zur Weiterfahrt verpflichtet ist, bezw. die Absetzung in diesen Fällen eine Schadensersatzpflicht zur Folge haben würde, so ergibt sich dieses aus §§ 226, 826 BGB. Eine Vertragsverletzung kann aber gar nicht vorliegen, weil kein Vertrag abgeschlossen worden ist.

---

pflichtet gewesen wäre. Der Grund, warum ich nicht auf Leistung verklagt werden kann, liegt vielmehr darin, daß der Gefälligkeitsschuldner ein weitgehendes Kündigungsrecht hat.“

Wie bereits oben ausgeführt wurde, ist es mit der Verkehrsauffassung nicht zu vereinbaren, in einer solchen gesellschaftlichen Abrede eine Verpflichtungserklärung und einen Vertragsabschluß zu erblicken, sodaß auch durch diese Einräumung eines weitgehenden Kündigungsrechtes die obigen Ausführungen nicht widerlegt werden dürften.

[10]) Kommentar z. Automobilgesetz S. 172.

[11]) So auch Krückmann Iherings Jb. 54 S. 112.

Das Verhältnis zwischen dem Kraftfahrer und dem Fahrgast stellt sich auch nicht als Leihe dar, denn eine Verpflichtung, dem Fahrgast einen Sitz im Wagen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen wird auch nicht übernommen. [12])

Es fragt sich nun, welche rechtliche Bedeutung einer solchen Einladung zu einer Mitfahrt im Automobil beizulegen ist. Das Reichsgericht führt dazu aus: „ . . weiter aber ist in der bloßen Gestattung des Mitfahrens an sich überhaupt noch nicht der Abschluß eines obligatorischen Vertrages zu erblikken, sondern bloß ein tatsächlicher Vorgang ohne rechtliche Bedeutung." [13]) An diesen Ausführungen des Reichsgerichts ist richtig, daß ein obligatorischer Vertrag nicht abgeschlossen worden ist. Der Gestattung des Mitfahrens eine rechtliche Bedeutung nicht beizumessen ist nur insoweit richtig, als durch die Mitnahme aus bloßer Gefälligkeit keine besondere Haftungsgrundlage erzeugt wird, aber die rechtliche Bedeutung der Gestattung liegt darin, daß die Widerrechtlichkeit der Benutzung des Kraftwagens ausgeschlossen wird. [14]) Der Gast, der auf eine derartige Einladung oder Gestattung hin den Wagen besteigt, begeht nicht verbotene Eigenmacht. Aus der einmal gegebenen Gestattung folgt ferner, daß der Kraftfahrer den Fahrgast nicht jederzeit und an jedem ihm beliebigen Orte absetzen darf, sondern daß er seinem Gast auch die Weiterfahrt bis zu einem, für ihn günstigen Platze oder bis zum Ausgangspunkt zu gestatten verpflichtet ist. Hat z. B. ein Kraftfahrer einen Freund bei einer Vergnügungsfahrt in die Eifel eingeladen, so kann er ihn nicht in einem einsamen Dorfe weit von einer Bahnstation entfernt, absetzen. Will der Fahrer ihn vorzeitig ausstoßen, so ist diese Aufforderung widerrechtlich und der Fahrgast handelt rechtsmäßig, wenn er trotzdem weiter im Wagen bleibt.

Der Widerruf der Gestattung ist aber immer dann zuläßig, wenn er ohne Schaden für den Fahrgast möglich ist oder der Fahrgast durch sein Benehmen dazu Veranlassung gibt.

Nimmt z. B. ein Kraftfahrer einen Wanderer mit, der die Strecke zu Fuß gegangen wäre, wenn ihm nicht die Mitfahrt gestattet wäre, so kann er ihn jederzeit aussetzen, allerdings darf sich die Ausübung dieses Rechtes nicht als Schikane gemäß § 226 BGB. darstellen.

2. Die Gefälligkeitsfahrt als vertragliches Verhältnis stellt sich als ein Auftrag gemäß § 662 ff. BGB. dar.

Wann stellt sich eine Gefälligkeitsfahrt als ein vertragliches Verhältnis dar, d. h. wann übernimmt der die Gefälligkeit Erweisende die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beför-

[12]) So Jung Arch. Ziv. Prax. S. 59, Bd. 117.
[13]) R. G. 65 S. 17 ff.
[14]) Vergl. dazu Raape: Jb. f. Dogm. 71 S. 104 ff.

derung? Schon aus der Tatsache, daß das BGB. Verträge geregelt hat, bei denen ein Vertragsteil im fremden Interesse ohne Entgelt eine Leistung verspricht, — Auftrag, Leihe, Verwahrung, — geht hervor, daß auch bei einer Gefälligkeitsfahrt im Automobil eine solche Verpflichtung vorliegen kann. Ob eine Verpflichtung besteht oder nicht, ergibt sich, wie bereits oben ausgeführt, aus den Grundsätzen von Treu und Glauben in Verbindung mit der Verkehrssitte und der Volksanschauung.

Danach ist eine Verpflichtung immer dann anzunehmen, wenn bestimmte Gründe, namentlich dem Fahrzeughalter bekannte wichtige Interessen des Beförderten an der Fahrt vorliegen.[15]) So liegt z. B. eine Verpflichtung vor, wenn der Fahrzeughalter einem Arzt zusagt, ihn zu einer wichtigen Operation, oder einem Kaufmann, ihn an den Ort einer wichtigen geschäftlichen Unterredung zu fahren oder einem am Fuße verletzten, für die Dauer der Erkrankung an die Arbeitsstelle zu fahren.[16])

Nimmt aber ein Unparteiischer an einer Zuverlässigkeitsfahrt teil, so liegt, wie auch das Reichsgericht ausführt, keine Verpflichtung und somit auch kein Beförderungsvertrag vor.[17]) Den Ausführungen des Oberlandesgerichtes in Jena,[18]) das in diesem Falle einen Beförderungsvertrag zwischen dem Unparteiischen und dem Kraftfahrer annimmt, kann daher nicht beigetreten werden.[19])

Ein Vertrag ist immer nur dann zustande gekommen, wenn demjenigen, dem die Gefälligkeit erwiesen wird, besonders viel an der Gefälligkeit liegt, sodaß er sich, falls ihm die Gefälligkeit nicht erwiesen würde, die Leistung anderweitig beschaffen müßte oder ihm ein erheblicher Nachteil erwachsen würde,[20]) was bei einer Zuverlässigkeitsfahrt nicht der Fall ist.

---

[15]) Sugg. S. 14.

[16]) Wird allerdings die Verabredung erst getroffen, nachdem der Kaufmann bereits auf dem Wege zu seinem Ziel war, als er schon entschlossen war, sein Reiseziel ohne Automobil zu Fuß zu erreichen, so kann von einem vertraglichen Verhältnis nicht die Rede sein. Es gilt denn das oben unter II/1 gesagte.

[17]) R. G. in J. W. 26 S. 2534.

[18]) Rd. K. 1927 S. 71.

[19]) Zu erwägen ist aber gerade bei den Zuverlässigkeitsfahrten, ob nicht doch ein Vertrag zwischen dem Kraftfahrer und dem Unparteiischen zustande gekommen ist. Hinsichtlich der Beförderung allerdings nicht, denn eine Verpflichtung hierzu sollte nicht übernommen werden, es darf aber nicht übersehen werden, daß der Unparteiische seinerseits verpflichtet ist, an der Fahrt teilzunehmen und die Leistung des Kraftwagenführers und des Kraftwagens zu beurteilen. Dieser Vertrag würde sich als Auftrag darstellen, wobei der Unparteiische Beauftragter und der Fahrzeughalter Auftraggeber ist. Erleidet der Unparteiische während der Fahrt einen Unfall, so fragt es sich, ob er nicht gemäß § 670 BGB. Ersatz verlangen kann, weil er zum Zwecke der Ausführung des Auftrages Aufwendungen

Nach welchen vertraglichen Vorschriften des BGB. wird nun dieser zwischen dem Fahrzeughalter und dem Fahrgast zustande gekommene unentgeltliche Beförderungsvertrag behandelt?

Für den Dienst- oder Werkvertrag ist die Entgeltlichkeit ein Charakteristikum. Ohne Entgelt gibt es keinen solchen Vertrag, sodaß es sich auch nicht um ein Dienst- oder Werkvertrag ähnliches Gebilde handeln kann, auf das die Vorschriften über den Dienst- oder Werkvertrag analoge Anwendung finden könnten.

Es wäre sodann möglich, daß die unentgeltliche Beförderung sich als eine Schenkung darstellen würde.[21]) Aber auch das ist nicht der Fall.[22]) Eine Schenkung ist eine nach dem Einverständnis beider Parteien gemachte unentgeltliche Zuwendung, durch die jemand aus seinem Vermögen einen anderen bereichert.[23]) Die Schenkung setzt auf der Seite des Beschenkten eine Bereicherung, auf der Seite des Schenkers eine Minderung in seinem Vermögen voraus. Wird nun durch das auf der Fahrt verbrauchte Benzin das Vermögen des Fahrgastes bereichert? Die Bereicherung kann in einer Vermögensvermehrung jeglicher Art bestehen. Eine Bereicherung findet aber hier nicht statt, da der Betriebsstoff nicht in das Vermögen des Fahrgastes übergeht.[24]) Das Benzin wird in Gas umgesetzt und dadurch eine Arbeitsleistung hervorgerufen. Diese durch die Dienstleistung des Kraftfahrers erzeugte Leistung des Motors kommt allerdings dem Fahrgast zugute. Es fragt sich nun, ob sich die Dienstleistung bezw. Arbeitsleistung als eine Schenkung darstellt, d. h. ob sie auf der einen Seite eine Vermögensvermehrung auf der anderen Seite eine Vermögensverminderung bedeutet.

Eine Dienstleistung stellt sich nur dann als eine Vermögensvermehrung dar, wenn dadurch Ausgaben die sonst gemacht sein würden, erspart bleiben. Es lassen sich also Fälle einer Gefälligkeitsfahrt denken, wo eine Vermögensvermehrung tatsächlich zutrifft. Die Schenkung des BGB. setzt aber außerdem auf Seiten des Schenkers eine Vermögensvermin-

---

gemacht hat. Wenn auch Aufopferung oder Gefährdung von Leib oder Leben an sich zwar keine Aufwendung ist, so kann doch die dadurch hervorgerufene mittelbare Aufopferung oder Gefährdung von Vermögenswerten unter den Begriff der Aufwendung gebracht werden. Wann im übrigen zufällige Schäden, die der Beauftragte bei der Ausführung des Auftrages erleidet als Aufwendungen anzusehen sind, ist sehr bestritten. Vergl. dazu Enneccerus § 382, 4.

[20]) Vergl. dazu Meyer im R. d. K. 1928 S. 161.

[21]) So Zimmermann J. W. 1928 S. 1717.

[22]) Josef in J. W. 1928 S. 2313.

[23]) Enneccerus § 343 I.

[24]) Inhalt des Vertrages ist auch nicht die Uebertragung des Benzins, sondern die Beförderung, mit der notwendigerweise ein Betriebsstoffverbrauch verbunden ist.

derung voraus. Die Zuwendung muß also aus dem Vermögen des Schenkers d. h. aus der Gesamtheit der ihm zustehenden geldwerten Rechte erfolgen. Unentgeltliche Dienst- oder Werkleistungen sind aber als noch nicht zum Vermögen gehörend, nicht als Vermögensverminderung aufzufassen, denn die Arbeitskraft gehört im Sinne der Rechts- und Volkswirtschaftslehre nicht zum Vermögen. Die unentgeltlichen Arbeitsgeschäfte werden daher abweichend von der Schenkung behandelt. [25]) [26])

Der zwischen dem Fahrgast und dem Kraftfahrer abgeschlossene Vertrag könnte ferner nach den Vorschriften über Leihe behandelt werden. Er enthält tatsächlich leiherechtliche Elemente, denn dem Fahrgast wird in dem Kraftwagen ein Platz eingeräumt. Der Sitz in dem Wagen kann auch Gegenstand einer Leihe sein. Aber diese Verpflichtung, den Platz während der Fahrt zur Verfügung zu stellen, ist eine aus dem Transportvertrag notwendig entspringende, von diesem völlig abhängige Leistung.

Ohne Einräumung eines Platzes ist die Beförderung unmöglich. Das leiherechtliche Element ist vollkommen nebensächlich für die rechtliche Beurteilung der zwischen den Parteien bestehenden Beziehungen. Inhalt des Vertrages ist in erster Linie die Beförderung und nicht die Gewährung eines Platzes, woran dem Gast allein auch gar nichts liegt. Die Beförderung ist demnach maßgebend bei der Frage nach der Art des Vertrages.

Auch der analogen Anwendung der §§ 521 und 599 stehen erhebliche Bedenken entgegen, da nach allgemeinen Grundsätzen des BGB. eine Haftung auch für leichte Fahrlässigkeit eintritt. Von diesem Grundsatze hat der Gesetzgeber einige Ausnahmen bei der Schenkung, Leihe, Verwahrung gemacht, keineswegs hat er aber eine allgemeine Einschränkung der

---

[25]) Kohler Lehrb. d. bürgerl. R. Bd. 2 S. 319 will die unentgeltliche Dienstleistung der Schenkung gleichstellen. Eine Begründung gibt er jedoch nicht dazu. Unrichtig ist aber seine Ansicht weil die unentgeltliche Dienstleistung wenn sie nicht Auftrag ist, dem Auftrag jedenfalls näher steht als der Schenkung. Er will auf diese Weise eine Haftung nur für grobe Fahrlässigkeit begründen.

[26]) Wird jedoch durch eine solche Zuwendung eine regelmäßige Einnahme des Schenkers aufgehoben oder gemindert, so erscheint sie wirtschaftlich als Vermögensminderung und deshalb wird eine Schenkung anzunehmen sein, auch wenn formal ein Aufgeben bereits erworbenen Vermögens nicht vorliegt. Vergl. dazu Enneccerus § 343 I/2. Bei einer Gefälligkeitsfahrt wird es selten oder niemals vorkommen, daß sich der Kraftfahrer dadurch eine Einnahmequelle verstopft, die ihm falls er die Fahrt unterlassen hätte mit Gewißheit ein Entgelt eingebracht hätte. Dieser Fall läge vor, wenn ein Besitzer eines Taxameters statt einen Fahrgast wie regelmäßig gegen Entgelt aus Gutmütigkeit unentgeltlich befördern würde. Bei allen bisher vorgekommenen Fällen einer Gefälligkeitsfahrt hat diese Frage nie eine Rolle gespielt, sodaß das Reichsgericht vernünftigerweise in keiner Entscheidung dazu Stellung genommen hat.

Haftung bei Gefälligkeitsverträgen zum Ausdruck bringen wollen. Dieses geht auch daraus hervor, daß der Beauftragte für jedes Verschulden einzustehen hat. Wäre eine allgemeine Beschränkung der Haftung bei diesen Verträgen beabsichtigt gewesen, so würde dies auch im Gesetz zum Ausdruck gebracht worden sein. [27]) Von diesen besonders geregelten Instituten der Schenkung, Leihe und Verwahrung auf einen allgemein gültigen Satz schließen zu wollen, ist verfehlt. Selbst wenn dieser Satz gelten sollte und die scharfe Haftung beim Auftrag eine Ausnahme ist, so muß man doch alle die Fälle, die mit dem Auftrag am nächsten verwandt sind, diesem doch wenigstens analog behandeln. Daß aber die unentgeltliche Beförderung mit dem Auftrag näher verwandt ist, als mit der Schenkung oder Leihe wird noch erörtert werden.

Jung [28]) will bei einer Gefälligkeitsfahrt auch wenn eine Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung übernommen wird, einen Auftrag ablehnen, weil er den Begriff der Geschäftsbesorgung sehr eng faßt.

Das Verhältnis zwischen Fahrer und Fahrgast ist daher seiner Ansicht nach ein unbenannter Vertrag auf den nicht die Regeln des Auftrages analog anzuwenden sind, weil die scharfe Haftung des Beauftragten trotz Unentgeltlichkeit seines Handelns das Wesen einer Ausnahme trage. In seiner Begründung führt er aus: „In aller Regel und wo eben nicht besondere Gründe eine Ausnahme rechtfertigen, bleibt vielmehr der Satz gültig, daß der, der unentgeltlich etwas zu verschaffen versprochen hat, Sache, Sachnutzung oder Arbeit, milder wie der gegen Entgelt leistende haftet.“ So kommt er dazu, den Fahrzeughalter nur für grobe Fahrlässigkeit einstehen zu lassen. [29]) Diese Ansicht dürfte nicht überzeugend sein. Sie dürfte vor allen Dingen auch dem Volksempfinden nicht entsprechen. An folgendem sei dies dargelegt: Bitte ich jemanden für mich irgendein noch so geringwertiges „Geschäft“ zu besorgen, so haftet er für jedes Verschulden, bitte ich jedoch jemanden mich nach Hause zu fahren, vertraue ich ihm also Leben, Körper und Gesundheit an, so soll er nur für grobe Fahrlässigkeit einzustehen haben. Schon im Interesse dieser Güterabwägung dürfte eine strengere Haftung angebracht sein. Es läuft auch allen gesunden Anschauungen zuwider, wenn man nur wegen der all zu engen und ängstlichen Auslegung eines Begriffes wie des der Geschäftsbesorgung einen derartigen Unterschied in der Haftungsschärfe einführen will.

---

[27]) Vergl. Neukirch-Rosenmeyer S. 174.

[28]) Ziv. Arch. 117 S. 59 ff.

[29]) Die gleiche Haftungsbeschränkung soll nach v. Geigels Ansicht Platz greifen. Mit der Frage, weshalb nicht die Vorschriften des Auftrags Anwendung finden kann, setzt er sich jedoch weiter nicht auseinander. In Seuff. Bl. 77 S. 37 ff.

Die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung stellt sich vielmehr als ein Auftrag im Sinne des § 662 BGB. dar. Der Auftrag ist der Vertrag, durch den sich der eine Teil (der Beauftragte) dem anderen (dem Auftraggeber) zur unentgeltlichen Besorgung übertragener Geschäfte verpflichtet. Im Gegensatz zu der Gefälligkeitsfahrt ohne rechtliche Bindung, handelt es sich hier um einen Vertrag. Der Auftrag unterscheidet sich vom Dienst- und Werkvertrag durch die Unentgeltlichkeit. Der Auftrag enthält aber keine Schenkung, da die Besorgung der Geschäfte nicht als vermögensvermindernde Verpflichtung übernommen wird.

Gegenstand eines Auftrages können irgendwelche Geschäfte tatsächlicher oder rechtlicher Natur sein; mithin auch alle Verrichtungen die Gegenstand von Dienst- oder Werkverträgen sein können. [30]) Also auch eine rein tatsächliche Tätigkeit, wie die Beförderung im Automobil kann als Auftrag angesehen werden. Hierzu führt das Reichsgericht [31]) aus: jede rein tatsächliche Handlung kann den Gegenstand eines Auftrages bilden, aber immer muß es doch eben eine Handlung und zwar im engeren Sinne — wie bei den früheren, preußisch-rechtlichen Verträgen über Handlungen sein; das bloße Gewährenlassen aber, die bloße Einräumung eines Platzes auf dem ohnehin fahrenden Wagen gehört ebensowenig hierher wie z. B. Leihe oder Verwahrung. Eine Verpflichtung zur Beförderung dürfte jedoch über den Rahmen des bloßen Gewährenlassens hinausgehen, sodaß hier die vom Reichsgericht verlangte Tätigkeit im Gegensatz zu einem bloß duldenden Verhalten gegeben ist. Manche wollen dem Begriff Geschäftsbesorgung in § 662 BGB. dieselbe Auslegung geben, wie in § 675, wo sich das Wort nur auf solche Besorgungen beschränkt, die man im Leben als Geschäftsbesorgungen zu bezeichnen pflegt.

Wird jedoch der Begriff derart eng ausgelegt, so würde jede Regelung für die Uebernahme rein faktischer Verrichtung fehlen, sodaß die Vorschriften über Auftrag doch analog angewandt werden müßten. [32])

Eine dem Sinn und Zweck des § 662 BGB. gerecht werdende Auslegung macht nicht die Konstruktion der im BGB. nicht besonders geregelten Gefälligkeitsverträge erforderlich, sondern ermöglicht, jede aus Gefälligkeit übernommene Ver-

---

[30]) Enneccerus § 380 I/3.

[31]) R. G. 65 S. 17.

[32]) Enneccerus § 380 Anm. 5 So in der Tat R. G. Kom. Vorbem. 2 zu § 662, Oertmann Vorbem. 2 a § 662, Crome § 253 II, O. L. G. Bd. 12 S. 84, Staudinger II vor § 662.

Jung versteht unter dem Nachhausefahren keine Geschäftsbesorgung da seiner Ansicht nach für den Begriff eine Tätigkeit, die mit Menschen zu verhandeln oder soziale Bedingungen und Verhältnisse zu beobachten zwingt, dafür erforderlich ist.

pflichtung zu einer unentgeltlichen Beförderung nach den Vorschriften über den Auftrag zu behandeln. [33])

Ueber die dem Kraftfahrer auf Grund des Auftrages obliegenden Pflichten sowie über die Haftung aus dem Auftrage wird im IV. Teil der Arbeit berichtet werden. Es mag nur hier erwähnt sein, daß dem Kraftfahrer auch, wenn er sich zur unentgeltlichen Beförderung einer Person verpflichtet hat, ein weitgehendes Kündigungsrecht gemäß § 671 BGB. zusteht. Er darf aber nur so kündigen, daß der von ihm zu befördernde Fahrgast anderweitig sein Ziel erreichen kann. Kündigt er ohne wichtigen Grund zur Unzeit, so hat er den daraus enstehenden Schaden zu ersetzen.

Eine ausdrückliche Haftungsbeschränkung gibt dem Beauftragten das Gesetz auch noch hinsichtlich desjenigen, dem er die Beförderung des Auftrages überträgt. Läßt der gefällige Fahrzeughalter seinen Gast durch einen Chauffeur befördern, so haftet er für den Chauffeur nur, wenn ihn bei seiner Bestellung ein Verschulden trifft. Wird dagegen der Chauffeur als Erfüllungsgehilfe tätig, was Tatfrage ist, so haftet er für ihn gemäß § 278 BGB.

Bei mangelnder Geschäftsfähigkeit des Fahrgastes — z. B. es wird ein Kind, ein bewußtlos aufgefundener mitgenommen, — würde eine Haftung nach Maßgabe der Vorschriften über Geschäftsführung ohne Auftrag vorliegen.

Zusammenfassend ist nach diesen Ausführungen über die Rechtsnatur der Gefälligkeitsfahrt hervorzuheben, daß sie sich sowohl als Vertrag als auch als ein tatsächliches Verhältnis darstellen kann. Es dürfte aus den im vorhergehenden Kapitel dargelegten Gründen nicht richtig sein, ganz allgemein den Grundsatz aufzustellen, nach dem in jeder unentgeltlichen Mitnahme ein vertragliches Verhältnis zu erblicken ist. [34]) Für einen Vertrag ist immer die Verpflichtung einer Partei erforderlich. Diese liegt aber nicht bei jeder unentgeltlichen Mitnahme vor. Für die Frage, ob eine Verpflichtung übernommen worden ist, ist von großer Bedeutung das Interesse des Fahrgastes an der Fahrt. Bei Spazier- und Luxusfahrten wird es dem Fahrgast meist gleichgültig sein, ob die Fahrt wirklich ausgeführt wird, ein Schaden entsteht für ihn jedenfalls nicht, wenn die Fahrt unterbleibt. Ohne die Einladung würde er die Fahrt gar nicht unternommen haben.

---

[33]) Auch das Reichsgericht dürfte in allen den Fällen, wo eine Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung übernommen wurde, dazu neigen, ein Auftragsverhältnis anzunehmen. Dies geht aus seiner Entscheidung Bd. 65 S. 17 daraus deutlich hervor, daß es ein Auftragsverhältnis in Erwägung zieht, alle anderen unentgeltlichen Vertragsarten aber außer Betracht läßt. Vergl. Isaak S. 235, Höpfel S. 387, Müller S. 269, Oberländer & Bezhold S. 281, Neukirch-Rosenmeyer S. 173.

[34]) Vergl. E. Schmidt in D. A. R. 1928 S. 345.

Ist jedoch festgestellt, daß dem Gast an der Fahrt sehr viel gelegen ist, sodaß er, wenn ihm die Gefälligkeit nicht erwiesen worden wäre, ein anderes Beförderungsmittel benutzt hätte, so liegt ein vertragliches Verhältnis und zwar ein Auftrag vor.

III. Die Haftung für Unfälle nach dem Automobilgesetz insbesondere die Gründe, die den Ausschluß der Haftung den Insassen gegenüber bei der gesetzlichen Regelung des Automobilrechts rechtfertigten.

Das Automobilgesetz von 1908 bestimmt in § 7 Abs. 1:

„Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeuges verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen."

Damit ist grundsätzlich die Gefährdungshaftung eingeführt. Halter eines Fahrzeuges ist, wer das Fahrzeug z. Zt. des Unfalles für eigne Rechnung in Gebrauch hat und diejenige Verfügungsmacht darüber besitzt, die solch ein Gebrauch voraussetzt. [35])

Im Betrieb ist ein Kraftfahrzeug, sobald und solange die treibende Kraft auf den Motor oder auf das Fahrzeug wirkt. Bei völliger Bewegungslosigkeit von Motor und Fahrzeug kann von Betrieb nicht mehr gesprochen werden. [36]) Ein Unfall ist bei dem Betrieb entstanden, wenn er gerade durch die dem Automobil eigentümliche Gefährlichkeit beeinflußt oder hervorgerufen worden ist, und ein äußerer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang zwischen Betrieb und Schaden besteht, [37]) also ein innerer ursächlicher Zusammenhang zwischen Unfall und Betriebsvorgang besteht.

Durch § 7 Abs. 2 K. F. G. wird aber das in Absatz 1 aufgestellte Prinzip der Gefährdungshaftung sehr eingeschränkt; denn:

„die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als auch der Führer des

---

[35]) R. G. 93 S. 223 R. G. 91 S. 269, Isaak S. 101, Hallbauer S. 9 Schmid Wagner S. 97.

[36]) Isaak S. 66, Kirchner S. 60.

[37]) S. Heuke S 26, Waldeck S. 31, Höpfel S. 91, Krause S. 53 ff. R. G. 95 S. 249 und 78 S. 270.

Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat."

Eine reine Gefährdungshaftung besteht so im K. F. G. nur in den Fällen der Fehlerhaftigkeit des Automobils, während im übrigen dem Verschuldungsprinzip wieder Eingang in das Automobilrecht verschafft worden ist. Der Vorteil für den Verletzten besteht gegenüber der Regelung vor Erlaß des Automobilgesetzes nur darin, daß der Verletzte nicht mehr das Verschulden des Halters zu beweisen hat, sondern der Halter eine gegen ihn bestehende Vermutung entkräften muß, indem er beweist, daß es sich um ein unabwendbares Ereignis handelt, und er sowie sein Führer jede nach den Umständen des Falles erforderliche Sorgfalt angewandt haben, also völlig schuldlos sind. [38])

Gemäß § 18 K. F. G. ist in den Fällen des § 7 Abs. 1 auch der Führer des Fahrzeuges zum Ersatz des Schadens nach den Vorschriften der §§ 8 bis 15 verpflichtet. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht worden ist. Auch hier muß der Führer die Verschuldensvermutung, die er gegen sich hat, entkräften.[39])

Der Ausschluß der Haftung dem Insassen gegenüber durch das Automobilgesetz.

Während es für die Haftung des Eisenbahnunternehmers aus dem Reichshaftpflichtgesetz und des Luftfahrzeugshalters nach dem Luftverkehrsgesetz keinen Unterschied macht, ob der bei einem Unfall verletzte ein Insasse des Eisenbahnzuges oder ein unbeteiligter Dritter ist, schließt das Kraftfahrzeuggesetz die Gefährdungshaftung durch § 8 dem Insassen gegenüber aus. Diese Regelung gab bereits bei der Beratung des Gesetzes in der Reichstagskommission aber auch in der Literatur [40]) Anlaß zu stärkster Kritik. Auch heute spielt dieselbe Frage noch eine große Rolle, da die Zahl der durch ein Kraftfahrzeug verletzten Insassen eine recht große ist. Die Gründe, die eine derartige Gesetzgebung rechtfertigten, dürften daher auch heute noch von Interesse sein.

---

[38]) Das unabwendbare Ereignis ist zu bestimmen als dasjenige Ereignis, welches auch durch die äußerste Sorgfalt des Halters, seiner Leute und des Führers nicht abgewendet und nicht unschädlich gemacht werden kann, und zwar weder

a) durch allgemeine Vorkehrungen gegenüber den im allgemeinen vorhersehbaren Gefahren des Betriebes; noch

b) durch die im einzelnen Fall gebotenen besonderen Vorkehrungen.

Vergl. dazu Isaak S. 163.

Ueber das Verhältnis von höherer Gewalt zu unabwendbarem Ereignis, s. Hoepfel S. 124.

[39]) Vergl. Heuke S. 100 und Müller S. 371.

[40]) Eger im „Recht" 1906 S. 352.
Olshausen in D. J. Z. 1906 S. 349.

In der Begründung zum Automobilgesetz heißt es: „Da der Entwurf nur bezweckt, das Publikum vor den ihm aufgedrungenen Gefahren des Automobilbetriebes zu schützen, sieht er (§ 6 d. ersten Regierungsvorlage) Ausnahmen für den Fall vor, in denen dieser Gesichtspunkt nicht gegeben ist und für die es bei den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts verbleiben solle. Daher soll die Vergünstigung dieses Gesetzes nicht eintreten, wenn eine Person die das Fahrzeug zur Beförderung benutzt, eine Verletzung erleidet oder wenn eine Sache beschädigt wird, die mit dem Automobil befördert wurde." Im Gegensatz zum Reichshaftpflichtgesetz, das die Haftung für die Beförderung von Personen und Gütern regele, bezwecke das Kraftfahrzeuggesetz den Schutz der Oeffentlichkeit, den Schutz der Straße und des öffentlichen Verkehrs.

Ein Bedürfnis, die Insassen des Kraftfahrzeuges zu schützen, wurde auch deshalb verneint, weil nach einer Statistik im Jahre 1905 auf den deutschen Eisenbahnen 2705 Reisende, Bahnbeamte und Bahnwärter getötet und verletzt wurden, dagegen nur 752 andere Personen; die Statistik für Fahrzeugunfälle für Oktober 1906 bis Oktober 1907 weist dagegen nach Mitteilung Nieberdings im Reichstag 76 Prozent Unfälle im Publikum, 15 Prozent Insassen, 8 Prozent Führer auf. In drei Jahren wurden durch den gesamten Berliner Kraftwagenverkehr mittels Omnibus und Droschke nur 11 Wageninsassen ernstlich verletzt. [41])

Die Ausnahmevorschrift für den Fall der Personenbeförderung begründen die Motive ferner damit, daß beim Automobiltransport der Verletzte die Gefahr freiwillig übernommen habe. In vielen Fällen kann jedoch, wie auch bei den Verhandlungen über diesen Punkt von der Opposition bemerkt wurde, von einer freiwilligen Gefahrenübernahme keine Rede sein. Man denke an die Beförderung in Krankenwagen, in Wagen der Polizei oder an den Transport willenloser Kinder, Geisteskranker, Betrunkener, Entführter etc. Ferner an Fahrten, die in Diensten oder Aufträgen einer haftpflichtigen Person gemacht werden. Alle diese Fälle sollten durch folgenden Aenderungsvorschlag miterfaßt werden: Eine Haftung dem Beförderten gegenüber findet nicht statt, es sei denn, daß die Beförderung unfreiwillig oder in Diensten oder Aufträgen der haftpflichtigen Person geschah.

Dieser Vorschlag wurde jedoch abgelehnt, da ein Bedürfnis zu dieser Regelung bisher noch nicht hervorgetreten sei. Es sei sogar zu befürchten, daß man in den Fällen, in denen eine schnelle Hilfeleistung eines Verunglückten erwünscht sei, sich dann zum Schaden des Verunglückten des schnelleren Verkehrsmittels mit Rücksicht auf die Haftung nicht be-

[41]) Isaak S. 230.

dienen werde. Die übrigen Fälle, z. B. dem Haus- und Geschäftspersonal und den Chauffeuren einen Anspruch aus dem K. F. G. zuzubilligen, liege kein dringender Grund vor, denn das Haus- und Geschäftspersonal sei in der Lage, sich weigern zu können, mit einem Kraffahrzeuge zu fahren; man würde in einer solchen Weigerung einen Grund zur sofortigen Entlassung wegen Unbotmäßigkeit nicht herleiten können.

Auch wollte man das Entstehen der Streitfragen, die bei § 833 BGB. auftauchten durch den gesetzlichen Ausschluß der Haftung vermeiden. [42])

War der Gesichtspunkt der freiwilligen Gefahrenübernahme schon 1906 bis 1909 nicht in allen Fällen richtig, so ist er heute nach der Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs absolut nicht mehr maßgebend. Für weite Personenkreise besteht doch heute die Notwendigkeit der Benutzung des Kraftfahrzeuges. Man denke an den großstädtischen Omnibus- und Droschkenverkehr — Wiesbaden führte statt Straßenbahnen Omnibuslinien ein — und an die zahlreichen Kraftpostlinien auf dem Lande. Das Automobil ist kein Luxusgegenstand mehr, sondern ein unentbehrliches Beförderungsmittel wie die Eisenbahn.

Der Versuch, wenigstens den von öffentlichen oder gewerbsmäßigen Transportanstalten beförderten Personen einen Anspruch aus dem Automobilgesetz zuzubilligen, wurde abgelehnt, weil das auf eine Begünstigung des Sport- und Luxusverkehrs hinauskomme und die kleinen öffentlichen Unternehmungen unrentabel und damit nicht lebensfähig würden, wenn sie die hohen Versicherungsprämien zu zahlen hätten, die die Folge davon wären. Wirtschaftlich wäre diese Regelung auch deshalb verhängnisvoll, weil die großen Unternehmer sich mit der Zahlung der Prämie abfinden würden, die kleinen Unternehmer sich zurückziehen würden und das ganze Geschäft würde sich in wenigen leistungsfähigen Händen konzentrieren und damit sozialpolitisch eine durchaus unerfreuliche Folge zeitigen.

Auch dieser von dem Gesetzgeber berücksichtigte Umstand dürfte heute nicht mehr zutreffend sein, da schon heute die gewerbsmäßig Personen befördernden Anstalten eine Versicherung zu Gunsten der Insassen abgeschlossen haben. In Berlin und an anderen deutschen Plätzen besteht sogar für Kraftdroschken schon eine obligatorische Unfallversicherung für Insassen. Auch das Reichspostministerium hat im Jahre 1926 einen solchen Unfallversicherungsvertrag zu Gunsten der Beförderten abgeschlossen.

---

[42]) Müller Erzbach in Arch. f. Ziv. Prax. 106 S. 359.

IV. Die Grundlage der Haftung bei Gefälligkeitsfahrten.

Es würde unbillig sein, wenn dem durch das Fahrzeug Beförderten gar kein Anspruch gegen den Halter zugebilligt würde. § 16 des K. F. G. bestimmt daher:

„Unberührt bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften nach welchen der Fahrzeughalter für den durch das Fahrzeug verursachten Schaden in weiterem Umfang als nach den Vorschriften dieses Gesetzes haftet oder nach welchen ein anderer für den Schaden verantwortlich ist."

Diese Bestimmung bedeutet für die Gefälligkeitsfahrt, daß anstatt eines Anspruchs nach dem Automobilgesetz die allgemeinen Haftungsgrundsätze zur Anwendung kommen. Als solche Haftungsgrundlage für den beschädigten Fahrgast kommen danach die Vorschriften über Vertragshaftung und unerlaubte Handlungen in Frage.

1. Die Haftung aus dem Auftrage:

Die Pflichten des Kraftfahrers insbesondere die Sorgfaltspflicht:

Stellt sich die Gefälligkeitsfahrt nicht als eine reine gesellschaftliche Abrede — ein tatsächlicher Vorgang ohne rechtliche Bedeutung — dar, so handelt es sich, wie bereits oben ausgeführt wurde, um einen zwischen dem Fahrgast und dem Halter zustandegekommenen Auftrag.

Der Kraftfahrer ist gemäß § 664 BGB. verpflichtet, den Fahrgast an das vereinbarte Ziel zu befördern. Setzt der Halter ihn unterwegs ohne ausreichenden Grund ab, so hat der Fahrgast Anspruch auf Schadensersatz. Der Halter ist weiter verpflichtet, die Fahrt sorgfältig auszuführen, insbesondere für die Sicherheit der beförderten Person zu sorgen.

Verletzt er bei der Beförderung seinen Fahrgast, so hat er ihm den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Der Beauftragte haftet für jedes Verschulden. Während das Gesetz dem Schenker, Verleiher, Verwahrer nur für grobes Verschulden einstehen läßt, kommen beim Auftrag wieder die allgemeinen Haftungsgrundsätze zur Anwendung, nach denen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt anzuwenden ist. Der Grund zu dieser verschärften Haftung ist leicht einzusehen, denn von dem, der sich fremder Geschäfte und damit einer unter Umständen so weit tragenden Verantwortung zu Lasten eines anderen unterwindet, kann man verlangen, daß er alle ihm verfügbare Anspannung auch wirklich auf dieses Unternehmen verwendet. [43])

Der Ausdruck Verschulden umfaßt den Vorsatz und die Fahrlässigkeit.

[43]) Vergl. dazu Meumann, Prolegomena zu einem System des Vermögensrechts 1903.

Der Begriff des Vorsatzes erfordert, das Wollen eines rechtswidrigen Erfolges im Bewußtsein der Rechts- oder Pflichtwidrigkeit.

Fahrlässigkeit ist die Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, durch deren Anwendung der nicht gewollte rechtswidrige Erfolg hätte vermieden werden können. Der Maßstab, den die Begriffbestimmung des § 276 BGB. anwendet, ist ein objektiver, „im Verkehr erforderlich" ist derjenige Grad von Sorgfalt der in solchen Verhältnissen und in den in Betracht kommenden Personenklassen und -kreisen von tüchtigen, gewissenhaften Leuten für genügend gehalten wird. [44]) [45])

So muß von einem Automobilfahrer die Sorgfalt, Ruhe und Geistesgegenwart eines tüchtigen Automobillenkers erwartet werden, denn, „das Maß der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt wird wesentlich bestimmt durch die Gefährlichkeit des in Frage stehenden Betriebes. Die außerordentlich große Gefahr, welche mit dem Automobilverkehr auf öffentlichen Straßen verknüpft ist, bedingt im Interesse der Sicherheit des Publikums eine besonders große Aufmerksamkeit und Vorsicht des Automobilfahrers [46])" Mit dem Grade der mit einem Unternehmen oder Betrieb für dritte hervorgerufenen Gefahr, steigert sich auch die anzuwendende Sorgfalt. So wird von einem Omnibusführer wegen der hinzutretenden Möglichkeit der Verletzung einer oft großen Zahl von Wageninsassen ein ganz besonders großes Maß von Aufmerksamkeit des Führers gefordert werden. [47])

---

[44]) Enneccerus § 197 I. 3.

[45]) Das Verschulden kann nur einheitlich, nicht etwa verschieden beurteilt werden, je nach dem ob man die Handlungsweise vom Standpunkt eines Unbeteiligten oder des Mitfahrenden aus betrachtet. Vergl. dazu Müller S. 270.

[46]) R. G. in J. W. 1906 S. 681 D. J. Z. 1906 S. 1318 Gruch. 51 S. 981 ff.

[47]) Hinsichtlich des Maßes der von dem Fahrzeughalter anzuwendenden Sorgfalt gilt auch nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts das gleiche wie nach § 7 Abs. 2 des K. F. G., wo es heißt, „jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt," oder nach § 17 der Kraftfahrzeugs-Verkehrsordnung, der besagt „der Führer ist zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeuges verpflichtet." Auch im römischen Recht wurde die diligentia zuweilen als „exacta" oder „exactissima" bezeichnet, womit nicht etwa eine über die diligentia hinausgehende Sorgfaltspflicht gemeint war. Vergl. Dernburg Pandekten 2 S. 102. Vergl. auch Isaak S. 186 Neukirch-Rosenmeyer S. 154 Eger S. 163 Lippert S. 78 Schmid Wagner S. 167. A. M. Müller S. 233: „Die Sorgfalt deren Außerachtlassung den Halter der Rechtswohltat der Haftungsbefreiung verlustig gehen läßt, ist nicht die allgemeine, normale Verkehrssorgfalt des § 276 BGB., sondern umfaßt vielmehr eine besonders weitgehende und stellt diejenige Sorgfalt dar, deren Beobachtung den Unfall als unvermeidlich, als unabwendbares Ereignis erscheinen läßt. Ebenso Heuke S. 33 und Lechner S. 63, Kirchner S. 111 v. Schimpff S. 80.

2. Die Haftung aus unerlaubter Handlung.

a. gemäß § 823 BGB.

In den Fällen, wo bei einer Gefälligkeitsfahrt jede Verpflichtung zur Beförderung fehlt, handelt es sich um einen tatsächlichen Vorgang ohne rechtliche Bedeutung. Für eine vertragliche Haftung ist somit kein Raum. Der Halter kann seine Schadensersatzansprüche dann nur auf die Vorschriften über unerlaubte Handlungen stützen, während er im Falle eines Vertrages nach ständiger Rechtsprechung und herrschender Lehre eine Schadensersatzklage sowohl auf vertraglicher als auch deliktischer Grundlage geltend machen kann.

Die Haftung aus § 823 Abs. 1 BGB. tritt ein, wenn jemand vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt. Zu den sonstigen Rechten gehören nach herrschender Lehre nur subjektive, — dingliche oder absolute Rechte. Das Vermögen in seiner Gesamtheit, sowie Forderungsrecht werden durch § 823 Abs. 1 BGB. nicht geschützt. Kommt also infolge einer schuldhaften Handlung des Halters oder Führers ein Fahrgast zu spät zum Ziele, und erleidet er dadurch einen Schaden, so kann er nicht aus § 823 Abs. 1 seinen Schadensersatzanspruch geltend machen, sondern allenfalls aus einem etwa vorliegenden Vertrage. (Auftrag!)

Ist eins der im § 823 Abs. 1 BGB. aufgezählten Rechtsgüter verletzt worden, so kann der Geschädigte Schadensersatz von dem Schädiger verlangen.

Eine Schadensersatzklage aus § 823 Abs. 2 BGB. ist dann gegeben, wenn der Verletzte einen durch schuldhaften Verstoß gegen ein Schutzgesetz verursachten Schaden dartut. Unter Schutzgesetzen sind alle diejenigen Rechtsnormen zu verstehen, welche den Zweck haben, den einzelnen oder die Gesamtheit als Summe der Einzelnen zu schützen. [48]) Außer den die besonderen Interessen der einzelnen schützenden Bestimmungen des Strafgesetzbuches kommen hier als wichtigste Schutzgesetze die Bestimmungen des K. F. G., die verkehrspolizeilichen Vorschriften und die Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in Betracht. So macht sich ein Führer oder Halter aus § 823 Abs. 2 BGB. ersatzpflichtig, wenn er bei Leitung oder Bedienung des Fahrzeuges die gehörige Vorsicht außer Acht läßt, § 17 V. O.; z. B. er nimmt während der Fahrt die Brille ab, um sie zu reinigen oder unterhält sich mit seinem Gast etc. oder wenn er seine Fahrgeschwindigkeit nicht so einrichtet, daß er in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten, § 18 V. O., oder wenn er entgegen den § 1 und 23 ein nicht von der zuständigen Behörde zugelassenes Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen führt [49]) oder den Gebrauch des-

[48]) R. G. 59 S. 237 R. G. 51 S. 177 Enneccerus § 452.
[49]) R. G. im „Recht" 1914 No. 1746.

selben gestattet, oder wenn er eine Person zur Führung des Fahrzeuges bestellt, die keinen Führerschein besitzt.

Es genügt aber nicht, daß bei einem Unfall gegen ein Schutzgesetz verstoßen worden ist; der Unfall muß vielmehr gerade auf diesen Verstoß zurückzuführen sein. [50])

Eine Haftung aus unerlaubter Handlung tritt nur bei Verschulden des Schädigers ein. Ueber die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers im allgemeinen s. unter IV der Arbeit.

Auch bei einem Verstoß gegen ein Schutzgesetz muß Verschulden vorliegen. Ist, wie es häufig bei Polizeiverordnungen der Fall ist, ein Verstoß gegen das Schutzgesetz auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nach § 823 Abs. 2 BGB. nur im Falle des Verschuldens ein. Dabei braucht nur der Verstoß als solcher nicht auch die Schadenszufügung vorausgesehen oder vorausseh bar gewesen zu sein. [51])

Der Kraftfahrer hat auch bei Gefälligkeitsfahrten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt, nicht die Sorgfaltspflicht, wie in eignen Angelegenheiten anzuwenden.

Es ist in der Literatur [52]) die Frage aufgeworfen worden, ob nicht bei Gefälligkeitsfahrten der Fahrzeughalter nur für diejenige Sorgfalt einzustehen habe, welche er in eignen Angelegenheiten anzuwenden pflegt (culpa in concreto) und so nur bei grober Fahrlässigkeit zu haften habe. Die dahingehende Ansicht schließt daraus, daß im BGB. in einzelnen Fällen — §§ 690, 708 1359, 2131 BGB. § 347 HGB. nur für diligentia quam suis gehaftet wird, auf einen allgemein geltenden Grundsatz, daß derjenige, der gleichzeitig fremde und eigne Angelegenheiten besorge, nur für culpa in concreto einzustehen habe, und dieses Prinzip ziehe sich als roter Faden durch das ganze BGB. [53]) Dieser Meinung kann nicht beigetreten werden, denn gemäß § 276 BGB. hat der Schuldner, sofern nicht ein anderes bestimmt ist, Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten. Von diesem Grundsatz, daß der Schuldner jede Fahrlässigkeit zu vertreten habe, macht das BGB. in einigen ausdrücklich hervorgehobenen Fällen eine Ausnahme. [54]) Von diesen Ausnahmen auf einen allgemein gültigen Grundsatz zu schließen, dürfte zu weit gehen. Sodann ist zu berücksichtigen, daß die culpa in concreto nur bei einigen Vertragsverhältnissen eingeführt ist, sodaß es nicht möglich ist, dieselbe Haftungsbeschränkung auch für außervertragliche Verhältnisse — unerlaubte Handlungen — stattfinden zu lassen. [55])

---

[50]) Vergl. Müller S. 340.

[51]) R. G. In J. W. 1904 S. 408 Nr. 3 Gruch. 48 S. 921 J. W. 1909 S. 313.

[52]) Zimmermann in J. W. 28 Seite 1717 und Schmidt R. D. K. 1928 S. 388.

[53]) Sugg. S. 35.

[54]) J. W. 1910 S. 234 U. v. 24. Jan. 1910.

[55]) Staudinger Vorbem. 3 vor § 597.

Nur ein außervertragliches Verhältnis kommt aber hier in Frage, da ja in den Fällen, wo ein Vertrag besteht, eine Haftung aus dem Auftrag begründet ist.

Auch eine stillschweigende Vereinbarung, gemäß der der Fahrzeughalter nur für diligentia quam suis einzustehen habe, ist nicht anzunehmen, denn der Fahrgast, der aus Gefälligkeit befördert wird, würde gefragt, ob er sich zufrieden gebe mit der Sorgfalt, die der Halter anwendet, falls er allein fährt, wohl in den meisten Fällen diese Frage verneinen. Er nimmt vielmehr an, der Halter werde die im Verkehr erforderliche Sorgfalt anwenden, nicht aber den Schlendrian den er bei Alleinfahrten betätigt.[56]) Es kann keine Rede davon sein, daß der Fahrgast dafür, daß ihm eine Gefälligkeit erwiesen wird, eine leichte Fahrlässigkeit ohne weiteres in Kauf nähme. Wenn ein Kraftfahrer sein Leben gerne fahrlässig in Gefahr bringt, dann hat er kein Recht, dasselbe auch mit dem seines Mitmenschen zu tun. Auch das Reichsgericht steht in ständiger Rechtsprechung auf dem Standpunkt, daß der Kraftfahrer für jedes Verschulden bei Gefälligkeitsfahrten einzustehen habe, falls nicht aus den Umständen oder dem Verhalten der Partei klar hervorgeht, daß darauf verzichtet wurde.[57])

Es ist möglich, daß die Parteien vereinbaren, der Kraftfahrer brauche nur die Sorgfalt anzuwenden, die er in eignen Angelegenheiten betätigt. Eine solche Abmachung ist aber nicht etwa aus einer Bemerkung wie: „Machen sie sich meinetwegen nur keine Umstände" oder dergl. zu entnehmen. —

---

[56]) Vergl. Josef in J. W. 1928 S. 2313 u. D. A. R. 1929 Spalte 61/62.

[57]) Darüber, daß bei Gefälligkeitsfahrten im österreichischen und schweizer Recht ebenfalls für jedes Verschulden einzustehen ist, vergl. Teil B. u. C. der Arbeit.

Das Ziv. Gr. von Brüssel führt zu dieser Frage aus, daß bei einer Gefälligkeitsfahrt der Fahrer dem Eingeladenen für Verschulden allgemein haftet und daß in der Annahme der Einladung zur Fahrt auf Seiten des Eingeladenen keineswegs ein Verzicht liege, sich gegebenenfalls auf Verschulden, Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit zu berufen. Zit. in D. A. R. 1930 S. 16.

Im französischen Recht wird bei der Gefälligkeitsfahrt die strenge Verschuldungsvermutung des Artikel 1384 Code Civil nicht angewendet, sondern der Führer haftet nur in den Grenzen des Artikel 1382 und 1383, also für Verschulden, das vom Verletzten zu beweisen ist. So Cour d'Appel de Nancy in Rec. Jur. 1929 S. 22. Ob zur Begründung einer Haftung leichte oder grobe Fahrlässigkeit erforderlich ist, ist bestritten. Nach Cour de 'Montpellier D. H. 1924, 729 hat der Führer auch für leichtes Verschulden einzustehen. Cour de'Appel de Lyon v. 16. 7. 1927 Mon. Judiciaire de Lyon 27. 4. 1928 führt dazu aus:

L'accident survenu à une personne en cours d'un transport gratuit et bénévole, n'engage la responsabilité du conducteur de la voiture ou de son commettant que si une faute lourde lui est imputable et est retenue à sa charge. Vergl. Perraud Charmentier: Manuel pratiquede l 'automobil Paris 1927 S. 261 und Amblard: Code de la Route S. 240.

Durch eine solche Auslegung würde dieser Bemerkung „ein Wille hineingeheimnist, von dem die Beteiligten keine Ahnung haben." [58]) Der Fahrgast denkt dabei an alles andere als dadurch die Haftung auszuschließen. Alle solche Bemerkungen sind in den meisten Fällen bloße Höflichkeiten, die man dabei austauscht. Ihnen eine rechtliche Bedeutung beimessen zu wollen, würde der Verkehrssitte im allgemeinen widersprechen. Nur bei Vorliegen ganz besonderer Umstände — Kenntnis der Waghalsigkeit und Unvorsichtigkeit des Führers — dürfte damit eine derartige Haftungsbeschränkung gewollt sein.

b. Die Haftung gemäß § 831 BGB.

Nach § 831 BGB. ist derjenige, der einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den dieser in Ausführung der Verrichtung einem anderen widerrechtlich zufügt.

Eine Bestellung im Sinne des § 831 BGB. liegt dann vor, wenn der Halter dem Bestellten auf Grund eines Vertragsverhältnisses (Dienst-Werkvertrag) Anordnungen zu erteilen hat, denen der Bestellte Folge leisten muß. [59])

Eine Abhängigkeit im gewissen Grade ist stets erforderlich, jedenfalls darf er nicht nur aus eignem Ermessen handeln. Als Bestellte im Sinne des § 831 BGB. kommen also vor allen Dingen in Frage der angestellte Chauffeur, der Schaffner eines Autobus oder zur Wartung des Wagens bestellte Angestellte (Mechaniker). [60])

Nimmt ein Chauffeur ohne Willen des Kraftfahrzeughalters eine Person aus Gefälligkeit mit, und wird dieselbe — ohne Verschulden des Chauffeurs, denn es ist bei § 831 BGB. nur Widerrechtlichkeit kein Verschulden des Schädigers wie in § 278 BGB. erforderlich — verletzt, so fragt es sich ob der Chauffeur in diesem Falle in Ausführung der ihm übertragenen Verrichtung oder nur gelegentlich derselben gehandelt hat. Nur der erste Fall fällt unter § 831 BGB. In Ausführung einer im übertragenen Verrichtung ist eine schädigende Handlung dann vorgenommen, wenn sie in den Kreis derjenigen Verrichtungen fällt, welche die Ausführung des Auftrages

---

Ein amerikanisches Urteil im Falle Munson v. Rupker in Michigan Law Review Bd. 240, 200, lautet dahin, daß der Eigentümer oder Führer eines Automobils einem Gast gegenüber, auch wenn dieser mit dem Fahren einverstanden ist, die Verpflichtung hat, angemessene Sorgfalt bei der Lenkung anzuwenden, sodaß der Fahrgast keinen Schaden nimmt. Die andere Ansicht, daß bei Gefälligkeitsfahrten nur für grobes Verschulden zu haften sei, wird in einem Fall Dickerson Connectiact Co. 98 Conn. 87, 118 Afl. 518 ausdrücklich verworfen. Die Michigan Law Review knüpfte daran die Bemerkung, daß diese Ansicht inhuman sei und der öffentlichen Wohlfahrt zuwider laufe. Vergl. dazu Isaak R. D. K. 1926 S. 23.

[58]) Regelsberger in Iherings J. B. 44 S. 418.

[59]) R. G. 51 Seite 201 Warn. 1911 No. 180 u. R. G. 86 S. 432.

[60]) Vergl. Neukirch-Rosenmeyer S. 161.

darstellen. Die Verrichtung des Chauffeurs besteht im Führen und im Instandhalten des Kraftwagens. Die unentgeltliche Mitnahme steht mit seiner Tätigkeit im inneren Zusammenhang, liegt also nicht außerhalb des Kreises derjenigen Verrichtungen, zu denen der Chauffeur beauftragt ist. So läßt auch das Reichsgericht den Halter eines Kraftwagens für den Führer einstehen, wenn dieser, ohne, selbst gegen den Willen seines Dienstherrn, andere Personen befördert und diese dabei verletzt werden. [61])

Wie bereits erwähnt, ist ein Verschulden des Schädigers im Gegensatz zu § 278 BGB. nicht notwendig, sondern es kommt nur ein Verschulden des Halters bei der Auswahl des Führers in Frage. Dieses Verschulden wird vermutet, sodaß der Halter diese Vermutung — er habe die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht angewandt — entkräften muß. Die Berufung auf die Tatsache, daß der Führer die zur Führung von Kraftfahrzeugen erforderliche Fahrerlaubnis besitzt, wird dem Halter bei seiner Exkulpation zugute kommen, genügt jedoch nicht zu seiner Entlastung. [62]) Vor der Einstellung eines Führers muß er sich auch uber die persönlichen Eigenschaften erkundigen, insbesondere darüber, ob der Einzustellende in einschlägiger Weise vorbestraft ist. [63]) Bei der Auswahl hat der Halter ferner zu prüfen, ob der Führer auch moralische Eigenschaften, wie Besonnenheit, Charakterstärke, Nüchternheit, das Bewußtsein der Verantwortlichkeit, nicht nur das Vermögen, sondern auch den ernsten, aus der Achtung vor der öffentlichen Ordnung und vor der Persönlichkeit der Mitmenschen entspringenden Willen, jede Gefährdung anderer Personen zu vermeiden, besitzt. [64])

Es genügt aber nicht, daß der Halter bei der Auswahl des Führers die im Verkehr erforderliche Sorgfalt angewandt hat, sondern er muß ferner nachweisen, daß er ihn gut über-

[61]) Vergl. R. G. „Recht" 1909 Nr. 1884 „Recht" 1913 Nr. 194 Warn. 1913 Nr. 55 u. Gruch. Bd. 51 S. 607.

Der Halter haftet aber nicht nach § 831 für den Führer, wenn dieser gelegentlich einer Schwarzfahrt einen Schaden anrichtet, da eine Schwarzfahrt außerhalb des Kreises der dem Führer obliegenden Verrichtungen liegt. V. R. 1925 S. 658.

[62]) R. G. R. K. Anm. 3 zu § 831.

[63]) R. G. im „Recht" 1915 Nr. 2010. Vergl. dazu auch R. G. v. 3. 11. 28. in D. A. R. 29 S. 195. R.G. v. 15 11. 1928 in Jur. Rdschau. f. d. Priv. Vers. 1929 S. 11, und Urteil des O. L. G. Stuttgart v. 28. 11. 28. in R. d. K. 1929 S. 59; ferner Fischbach in R. d. K. 29 S. 415.

[64]) R. G. in J. W. 1904 S. 288 u. S. 471 R. G. 84 S. 423 zu weit geht O. L. G. Hamburg Bd. 34 S. 147 u. V. R. 1927 S. 306, wo auf Grund eines in Braunschweig erlangten Führerscheines vor einer Anstellung in Hamburg eine Probefahrt verlangt wird bezw. Uebungsfahrt in dem unbekannten Wagen mit einem erprobten Führer für erforderlich gehalten wird. Ferner R. G. in D. A. R. 1929 S. 343 voraus zu folgern ist, daß der Halter den Lebenslauf des Führers in einer Weise durchforschen muß die für ihn mit Kostenaufwand und Zeitverschwendung verbunden ist, die keineswegs zumutbar erscheinen.

wacht hat. Nach ständiger Rechtsprechung des Reichsgerichts gilt nur ein wohl beaufsichtigtes Personal als ein wohl ausgewähltes.[65]) Der Halter ist demnach bei längerer Dauer der Anstellung verpflichtet, sich über die allgemeine Dienstführung des Chauffeurs auf dem laufenden zu halten.[66]) Es besteht hingegen keine Verpflichtung für ihn, seinen Führer in technischer Beziehung zu überwachen; dies wird vielen Haltern wegen Fehlens technischer Kenntnisse auch unmöglich sein.

Dem Halter wird dieser Exkulpationsbeweis häufig gelingen. In allen diesen Fällen wird dem aus Gefälligkeit beförderten Fahrgast ein Anspruch gegen den Halter nicht zustehen, sodaß der Verletzte sich wegen einer schuldhaften Verletzung nur an den Führer halten kann, was ihm meistens nicht viel nützen wird, da dieser in der Regel nicht zahlungsfähig sein wird.

Der Umfang der Schadensersatzansprüche eines bei einer Gefälligkeitsfahrt Verletzten richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen des BGB. § 249 ff. und § 843 ff. Die im Kraftfahrzeuggesetz von 1908 bestehenden Haftungshöchstsummen und Grenzen der Haftpflicht, die eingeführt wurden, um den Automobilhaltern die Möglichkeit zu verschaffen, sich gegen die verschärfte Haftung ohne verhältnismäßige Kosten zu versichern, greifen dem Beförderten gegenüber nicht Platz, da ihre Ansprüche durch das BGB. geregelt werden.

Der Beschädigte kann also Schmerzensgeld (§ 847) verlangen, und der Ersatzpflichtige hat, wenn der Verletzte kraft Gesetzes einen Dritten zur Leistung von Diensten in dessen Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet war, dem Dritten für die entgangenen Dienste durch Entrichtung einer Geldrente Ersatz zu leisten (§ 845 BGB.)

3. Die Beweislast.

In einem Prozesse gegen den Halter auf Grund des BGB. bezw. gegen den Führer des Kraftwagens muß der Kläger außer dem Schaden und dem Kausalzusammenhang zwischen Schaden und widerrechtlicher Handlung auch das Verschulden des Beklagten beweisen. Dieser Beweis wird für ihn oft schwierig, manchmal sogar ganz unmöglich sein, wegen der Raschheit, mit der sich die Vorgänge abspielen, der Erregung, in welcher sich der Geschädigte im Augenblick des Unfalles befindet und des

---

[65]) Eine allgemeine Ueberwachungspflicht des Arbeitsgebers kann in der Regel nur aus § 823 BGB. hergeleitet werden. (vergl. R. G. 53 S. 123) Die Beaufsichtigung eines Angestellten kann aber aus § 831 BGB gefolgert werden, wenn die besondere Gefährlichkeit der übertragenen Verrichtungen im allgemeinen öffentlichen Interesse ständige Ueberwachung erfordert, was beim Kraftfahrzeugführer der Fall ist. (vergl. R. G. 79 S. 107).

[66]) R. G. 87 S. 1; 120, S. 154 und S. 161 R. G. v. 15. 12. 28 in D. A. R. 1929 S. 197.

Umstandes, daß sehr häufig außer dem Beteiligten keine Zeugen vorhanden sind.

Diese schwierige Beweisführung wird dem Geschädigten durch den sogen. prima facie Beweis erleichtert, der in der Rechtsprechung des Reichsgerichts in Unfallsachen eine erhebliche Rolle spielt. Man versteht darunter, eine Schuldverdachtvermutung, die dann Platz greift, wenn nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge eine größere Wahrscheinlichkeit dafür spricht, daß ein Unfall, — wofern er bestimmte, häufiger wiederkehrende, sogen. typische Merkmale aufzeigt, — nicht ohne Verschulden des Kraftfahrers eingetreten ist. [67]) Die prima facie Vermutung ist nicht gleichbedeutend mit der Schuldvermutung in § 833 BGB. und § 7 K. F. G., denn zu ihrer Entkräftung ist der Beweis erforderlich, daß den Halter bezw. Führer ein Verschulden nicht trifft. Wer aber die prima facie Vermutung gegen sich hat, braucht nur zur Entkräftung der Vermutung Tatsachen beweisen, die die Wahrscheinlichkeit eines Gesamtvorganges dartun, der eine Entstehung des Schadens ohne sein Verschulden als erklärlich erscheinen lassen.

V. Ausschluß oder Beschränkung der Haftung bei Gefälligkeitsfahrten.

1. Durch ausdrücklichen oder stillschweigenden Verzicht des Fahrgastes

Im Rechtsleben ist es nicht selten, daß die Parteien die Haftung irgendwelcher Art, die aus Verletzungen einer Vertrags- oder Rechtspflicht entstehen kann, im voraus ausschließen. Dieser Ausschluß der Haftung kann sowohl durch ausdrückliche als auch durch stillschweigende Vertragsabrede erfolgen. [68]) Begrenzt ist ein solcher Ausschlußvertrag durch § 276 Abs. 2 BGB. wonach die Haftung wegen Vorsatz dem Schuldner nicht im voraus erlassen werden kann, sowie durch § 138, BGB. wonach der Ausschluß der Haftung nicht gegen die guten Sitten verstoßen darf. So kann z. B. eine derartige Vertragsabrede nichtig sein, wenn sich der Ausschluß der Haftung als eine Ausnutzung der Monopolstellung einer Transportanstalt darstellt.

Auch der Halter oder Führer eines Kraftfahrzeuges kann mit seinem aus Gefälligkeit beförderten Fahrgast vereinbaren, daß er ihn nur mitnehme, falls er bei einem etwa sich ereig-

[67]) „Recht" 1913 Nr. 653 . . . . . Schon aus der Tatsache daß das Kraftfahrzeug von der Fahrstraße abgebogen und gegen einen Kantstein und dann gegen einen Baum gefahren sei, ergebe sich die Vermutung für ein schuldhaftes Verhalten des Führers, die zu widerlegen Sache des Halters sei. . . . Vergl. auch R. G. 33 S. 186 u. R. G. 69 S. 432.

[68]) R. G. S. 316 und 117 S. 102.

nenden Unfall auf jegliche Schadensansprüche verzichtet. Dieser Verzicht ist rein vertraglicher Natur. Der Fahrgast muß also das von dem Fahrer gemachte Angebot — Beförderung auf eigne Gefahr — annehmen. Diese Annahme kann auch stillschweigend erfolgen. So ist z. B. jede Haftung ausgeschlossen, wenn der Fahrgast auf eine Erklärung des Halters: „wenn ihnen etwas passiert, so komme ich für nichts auf" schweigt.[69])

Bei den meisten Gefälligkeitsfahrten wird jedoch über den Ausschluß der Haftung gar nicht gesprochen werden. Es werden meist irgendwelche andere Worte gewechselt, — man begrüßt sich, häufig bedankt man sich für die Gefälligkeit und Liebenswürdigkeit und denkt gar nicht an die Möglichkeit eines Unfalles und wie man sich eintretenden Falles dazu stellen würde. Hierin liegt eine ungeheure Schwierigkeit für die Beurteilung der Schadensersatzansprüche.

Dieses Problem ist nicht erst bei Gefälligkeitsfahrten im Automobil akut geworden, sondern es wurde bereits bei der Haftung des Tierhalters in der Literatur und Praxis eingehend behandelt, ohne jedoch vollkommen geklärt zu werden. Während es sich bei § 833 BGB. um einen Ausschluß der Gefährdungshaftung handelt, kommt dieser bei Fahrten im Kraftwagen nach dem Automobilgesetz nicht in Frage, da ohnehin durch § 8 K. F. G. dem Beförderten gegenüber diese Haftung ausgeschlossen ist. Es kann sich also nur in diesem Falle um einen Ausschluß der Verschuldenshaftung handeln.

Das Reichsgericht stellt aber gleiche Grundsätze über den stillschweigenden Ausschluß der Gefährdungs- und Verschuldenshaftung auf, sodaß eine Betrachtung der von dem Reichsgericht entwickelten Gedankengänge hier am Platze ist. Es mag jedoch hier kurz bemerkt sein, daß ein stillschweigender Ausschluß der Haftung für Verschulden nur unter ganz besonderen Umständen von der Rechtsprechung angenommen wird.

Sinn und Zweck des stillschweigenden Verzichtes war es zunächst, die unerfreulichen Folgen des § 833 BGB. zu beseitigen; denn in einer vielbesprochenen Entscheidung über die Tierhalterhaftung (R. G. 54 S. 73) brachte das Reichsgericht gegenüber einem Tierhalter, der aus Gefälligkeit jemanden in seinem Wagen mitfahren ließ und auf der Fahrt verunglückte, die volle Strenge der Haftung aus § 833 zur Anwendung. Diese Auffassung bedrohte die Menschenfreundlichkeit mit Strafe, indem sie jeden gefälligen Fuhrwerksbesitzer unter das Schwert des § 833 stellte. [70])

Um die Härten dieser Entscheidung zu beseitigen, fand die spätere Rechtsprechung als Ausweg den stillschweigenden

---

[69]) V. R. 1926 S. 424. O. L. G. Düsseldorf.
[70]) v. Blume „Recht" 1908 S. 649.

Ausschluß der Haftung und ließ ihn, wenn es die Umstände eben erlaubten, Platz greifen.

Anhaltspunkte für sein Vorliegen sind, das Verhalten der Parteien, ihr mutmaßlicher Wille und die obwaltenden Umstände der Fahrt. So wurde ein Ausschluß der Haftung selbst dann angenommen, wenn die Parteien an die Gefahr eines Unfalles gar nicht gedacht hatten. [71]) Hierzu wurde ausgeführt: „eine andere Auffassung würde den §§ 133, 157 BGB. nicht gerecht werden. Bei der Auslegung von Willenserklärungen kommt es darauf, was die Beteiligten nur gedacht, nicht auch kundgegeben haben, nicht an. Maßgebend ist der erklärte Wille. Als Willenserklärungen sind zu berücksichtigen nicht nur Worte, die gewechselt werden, sondern das ganze Verhalten der Beteiligten."

In einer grundlegenden Entscheidung [72]) heißt es, „soweit nicht ein anderer Wille kundgegeben ist, darf angenommen werden, daß die Beteiligten die Einzelheiten so geregelt wissen wollten, wie es der allgemeinen Anschauung bei einem Verkehre zwischen billig denkenden Menschen unter den besonderen Umständen des jeweiligen Falles entspricht. Es kann zugegeben werden, daß wenn Willenserklärungen in der bezeichneten Weise ausgelegt werden, es sich nicht immer um eine Auslegung im streng wissenschaftlichen Sinne, sondern in manchen Beziehungen um eine Ergänzung des fehlenden Willens handelt."

Durch eine derart weitgehende Ergänzung des fehlenden Willens der Parteien war es möglich, bei Vorliegen normaler Verhältnisse einen Ausschluß der Haftung anzunehmen. Eine Haftung ist aber nicht ausgeschlossen wenn der Tierhalter ein besonders scheues Pferd anspannt und der Fahrgast davon keine Kenntnis hat. Gegen einen Ausschluß der Haftung spricht aber auch die Tatsache, daß der Tierhalter gegen die Haftung aus § 833 BGB. versichert ist, [73]) oder der Gast dem Halter durch sein Mitfahren eine Gefälligkeit erweist, z. B. der Halter wünscht eine Unterredung mit ihm fortzusetzen. [74])

Das Ergebnis dieser Konstruktion entspricht durchaus dem Billigkeitsgefühl. Der Gast teilt mit dem Tierhalter den Genuß, aber auch die Gefahr, — die ohne Verschulden besteht. [75])

---

[71]) R. G. 65 S. 313, 67 S. 431 J. W. 1908 S. 108 Nr. 6, Warn. 1908 Nr. 57 und Warn. 1909 Nr. 100.

[72]) R. G. 67 S. 431, J. W. 1911 S. 28 Nr. 5, S. 714 Nr. 15 J. W. 1915 S. 275.

[73]) R. G. Warn. 1909 Nr. 100.

[74]) R. G. in Gruch. 53 S. 688 u. 65 S. 313.

[75]) Rechtlich ist diese Konstruktion sehr bedenklich. Besser wären die Vorschläge von Müller-Erzbach in Arch. ziv. Prax. 106 S. 358 und Oertmann zu § 833 Anm. 5 die mit den Grundsätzen der Selbstgefährdung und Gefährdungsaufrechnung dasselbe Ziel auf rechtlich bedenkenfreierem

Gegenüber der Haftung aus Verschulden bringt das Reichsgericht diese Grundsätze in beschränkterem Maße zur Anwendung. Es führt zwar in einigen Entscheidungen aus [75a]): daraus, daß jemand sich als Gast hat einladen lassen, könne sein stillschweigendes, unter Umständen nach Treu und Glauben sogar selbstverständliches Einverständnis entnommen werden, den Führer nicht schon wegen eines fahrlässigen Verschuldens rechtlich in Anspruch zu nehmen. Diese Darlegungen hat das Reichsgericht in seiner neueren Rechtsprechung bei Gefälligkeitsfahrten konkreter gefaßt, vielleicht teilweise verlassen, indem es ausführt: „daß ein Fahrgast schon deshalb weil er aus Gefälligkeit unentgeltlich mitgenommen wird, auch solche Gefahren auf sich nehmen will, die durch ein Verschulden des Kraftfahrzeughalters ausgelöst würden, ist keineswegs selbstverständlich. Damit dies als vereinbart angesehen werden könnte, müßten vielmehr von dem Falle einer ausdrücklichen Abrede abgesehen, noch anderweitig schlüssige Umstände hinzukommen. Es hat sich heute eine ständige Rechtsprechung dahingehend gebildet, daß im allgemeinen nur die sogenannte Gefährdungshaftung als stillschweigend ausgeschlossen anzusehen sei, die Schuldhaftung aber nur bei Vorliegen ganz besonderer Umstände. [76])

Diese von dem Reichsgericht vertretene Ansicht dürfte zutreffend sein und mit dem Rechtsgefühl und der Verkehrssitte im Einklang stehen, denn auch ein Fahrgast, der aus reiner Menschenfreundlichkeit mitgenommen wird, — also seine Person der Fürsorge des Wagenlenkers anvertraut, — darf erwarten, daß der Fahrzeughalter Rücksicht auf ihn nimmt und nicht unvorsichtig fährt oder sich Verstöße gegen Verkehrsvorschriften zuschulden kommen läßt.

Dieser heute feststehenden Rechtsprechung des Reichsgerichts darf auch nicht der Vorwurf gemacht werden, daß sie die Fahrzeughalter mit einem anderen Maß messe als andere, [77]) insbesondere Tierhalter, denn auch diesen gegenüber hat es schon denselben Standpunkt in manchen Entscheidungen [78]) vertreten; sodann heißt es in den an sich mehr für einen stillschweigenden Ausschluß sprechenden Entscheidungen „unter Umständen könne nach Treu und Glauben" ein Verzicht an-

---

Wege erreichen. Diese Gedanken macht sich das Reichsgericht aber auch zu eigen, wenn es von freiwilliger Gefahrenübernahme spricht. Darüber vergl. unter 2 der Arbeit.

[75a]) Warn. 1909 Nr. 357, 1910 Nr. 439, J. W. 1911 S. 714, L. Z. 1917 S. 1370.

[75b]) R. G. in V. R. 1927 Spalte 249 O. L. G. Frankfurt in V. R. 1928 Spalte 479.

[76]) R. G. in J. W. 1911 S. 28 ff. R. G. 68 S. 429, R. G. in Gruch. 55 S. 344, R. G. in J. W. 1926 S. 2534, R. G. in R. D. K. 1927 S. 101 u. R. G. in V. R. 1928 S. 479 u. vergl. Gordan S. 63.

[77]) Vergl. Schmidt in R. D. K. 1928 S. 389 u. V. R. 1928 S. 376.

[78]) Vergl. Gruch. 55 S. 344.

genommen werden. Damit dürfte nichts wesentlich anderes gesagt sein als in den neueren Entscheidungen „unter besonderen Umständen."

2. Durch freiwillige Gefahrenübernahme.

Die Annahme eines stillschweigenden Ausschlußvertrages ist sehr oft etwas gezwungen, sodaß sie sich häufig als eine reine Fiktion darstellt, die mit dem wahren Sachverhalt und dem wirklichen Willen der Parteien in Widerspruch steht. [79]) Das Reichsgericht [80]) weist aber selbst auf die Bedenken gegen die Annahme eines solchen nicht nur unausgesprochenen sondern auch unausgedachten und ungewollten Vertrages, für dessen Feststellung es vielfach an einer wirklichen Unterlage fehle, hin.

An Stelle des stillschweigenden Vertrages setzt es als anderen rechtlichen Gesichtspunkt: das Handeln auf eigne Gefahr. [81]) Dazu führt es aus: der Kläger — er war auf Aufforderung des Beklagten auf seinem Wagen mitgefahren, — habe dadurch die Gefahr von Unfällen, die ihm während der Fahrt infolge willkürlichen Tuns der Pferde ohne Verschulden des Beklagten zustoßen sollten, auf sich genommen, also bewußter Weise auf eigne Gefahr gehandelt. Der Rechtsgedanke auf Uebernahme der Verantwortlichkeit beim Handeln auf eigne Gefahr habe zwar im BGB. einen positiven, grundsätzlichen Ausdruck nicht gefunden, entspreche jedoch einer allgemein im Rechtsleben herrschenden Anschauung und seine Verwendung sei wohl geeignet, einer gerechten, im Sinne des Gesetzes selbst liegenden Ausgleichung gegenüber einer Gefährdungshaftung zu dienen, wie sie § 833 BGB. dem Tierhalter auferlege. Wofern die Handlungsweise dessen, der sich — außerhalb eines Vertragsverhältnisses — freiwillig der Gefahr eines Tierschadens ausgesetzt habe, an sich und objektiv so beschaffen sei, daß gesagt werden könne, er habe jene Gefahr auf sich genommen, bedürfe es nicht erst der Konstruktion eines vertragsmäßigen Uebereinkommens oder Verzichts."

Dieses Handeln auf eigne Gefahr (Gefahrenübernahme) stellt sich der Rechtsnatur nach als ein einseitiges Rechtsgeschäft dar. Da sie dem Einwilligenden nicht lediglich vorteilhaft ist, so ist volle Geschäftsfähigkeit oder Zustimmung des gesetzlichen Vertreters erforderlich. [82]) Sie ist kein vertragsmäßiger Verzicht auf Schadensersatz, sondern eine Einwilligung in eine evtl. Verletzung, durch die die Widerrechtlichkeit

---

[79]) Hellwig D. J. Z. 1906 S. 1289 u. Litten D. J. Z. 1905 D. 341 vergl. auch Franke Arch. ziv. Prax. 96 S. 161 u. Rumpf J. B. f. Dogm. 49 S. 389.

[80]) Warn. 1909 Nr. 357 u. J. W. 1911 S. 28 Nr. 5.

[81]) „Recht" 1909 Nr. 1680 = J. W. 1911 S. 28 Nr. 5. R. G. a. 29. 3. 1909.

[82]) Vergl. Zitelmann Arch. f. ziv. Prax. 99 S. 42 ff. u. R. G. 69 S. 433.

der tatsächlichen Schädigung ausgeschlossen wird. Hat jemand bewußter Weise auf eigne Verantwortlichkeit eine Gefahr übernommen, so kann er im Falle ihrer Verwirklichung keinen Schadensersatz fordern, weil er für diesen Fall eingewilligt hat, die Gefahr des Schadens zu laufen. Voraussetzung für einen solchen auf Gefahrenübernahme gerichteten Willen ist immer, daß der Verletzte die Gefahr, der er sich aussetzt, erkannt hat, nicht blos erkennen konnte. [83])

Wie die Einwilligung kommt die Gefahrenübernahme sowohl bei der Gefährdungs- als auch bei der Verschuldenshaftung zur Anwendung. Bei der Verschuldenshaftung findet sie aber nur unter besonderen Umständen statt. So ist z. B. in der Teilnahme an einer Fahrt in einem unzulänglichen Fahrzeug mit unzuverlässiger Steuerung oder Teilnahme an einer Fahrt bei ungünstigen Wegen (Glatteis) oder gefahrdrohendem Wetter eine Gefahrenübernahme zu erblicken. Kennt der Fahrgast den Führer als einen waghalsigen und leichtsinnigen Menschen, so kann aus dieser Tatsache ebenfalls eine Gefahrenübernahme zu entnehmen sein. Auch der Reisevertreter einer Kraftwagenfabrik der sich zur Teilnahme an einer auch von dieser beschickten Wett- und Reklamefahrt drängt, um dabei Bestellungen auf Wagen und Zubehörstücke des von ihm vertretenen Fabrikates zu erlangen, nimmt die Gefahr, die mit dieser auf die Entwicklung der größtmöglichen Geschwindigkeit und Ueberholung des anderen Wettbewerbers eingestellten Fahrt verbunden weiß, auf sich. Er weiß, daß bei dieser Fahrt aus Mann und Fahrzeug herausgeholt werden soll, was eben zu leisten ich. Von dem Kraftfahrzeugführer kann er daher nur die Sorgfalt verlangen, die bei solchen besonderen Fahrten höchstens beobachtet werden kann. Die Haftung ist von vornherein einzuschränken und zu begrenzen. Jedenfalls kann der Kläger den Beklagten nicht schon für Schäden haftbar machen, die sich aus den Besonderheiten dieser Fahrt ergeben.

Ferner wird in der Teilnahme an Probefahrten in noch nicht vollkommen fertiggestellten Wagen ein solches Handeln auf eigene Gefahr liegen; nicht aber bei Zuverlässigkeits- oder Dauer-Prüfungsfahrten. Hierzu nahm das Reichsgericht in einem Urteil vom 1. Februar 1926 Stellung. [84]) Der Tatbestand war folgender: Der Frankfurter Automobilklub veranstaltete im Juni 1923 eine Dauerprüfungsfahrt durch den Odenwald, wobei sich in jedem Wagen ein von der Fahrtleitung zugeteilter Unparteiischer befand. Bei einem durch grobe Fahrlässigkeit des Führers herbeigeführten Unfall erlitt einer dieser Begleiter einen Schaden. Auf die Geltendmachung des Beklagten, der Mitfahrende nehme das erhöhte Risiko, das

[83]) Flad. „Recht" 1919 S. 13 ff.
[84]) J. W. 1926 S. 25 34 = J. R. 1926 S. 831 U. v. 1. 2. 1926.

eine solche Fahrt mit sich bringe, auf sich, führte das Reichsgericht aus, daß dafür bei einer solchen Fahrt keine größere Wahrscheinlichkeit spreche als bei anderen Fahrten, — die Teilnahme hier also nicht als besonderer (Gefahr erhöhender) Umstand zu werten sei. Diese Entscheidung dürfte richtig sein. Der Unparteiische darf von dem Führer jedes Maß von Sorgfalt erwarten, daß man auf einer solchen Fahrt betätigen kann. Die mit der Dauer der Fahrt zunehmende Uebermüdung des Fahrers, und eine damit in Verbindung stehende leichte Fahrlässigkeit wird der Teilnehmer auf sich nehmen, nicht aber eine durch grobes Verschulden verursachte Verletzung. Er wird ferner einen Unfall auf sich nehmen, der im Zusammenhang steht mit der allzu starken und langen Inanspruchnahme des Wagens.

Der Beklagte behauptete in diesem Falle weiter, es habe sich ein Gewohnheitsrecht entwickelt, wonach bei Renn- oder Prüfungsfahrten der Mitfahrende auf eine Haftung verzichtet. Hierzu bemerkte das Reichsgericht mit Recht, es bestehe wohl ein dahingehender Wunsch und auch wohl in Automobilkreisen die Ansicht, daß die Haftung hierbei stillschweigend ausgeschlossen sei, das genüge aber nicht, um ein Gewohnheitsrecht zu bilden.

Eine stillschweigende Uebernahme der Gefahr kann ferner dann nicht angenommen werden, wenn der Halter den Fahrgast zur Teilnahme an der Fahrt überredet oder dessen Bedenken wegen der Gefährlichkeit beschwichtigt hat. [85])

Die Gefahr übernimmt aber, wer an einer Nachtfahrt durch schwieriges Terrain im übervollen Kraftwagen bei allseitiger Müdigkeit oder gar Angetrunkenheit, insbesondere des Führers, teilnimmt. In diesen Fällen wird allerdings meist Selbstverschulden des Verletzten vorliegen.

Die Beispiele zeigen, daß die Gefahrübernahme nicht wenig Berührungspunkte mit dem Selbstverschulden des Verletzten hat. Trotzdem sind beide Begriffe nicht identisch. Selbstverschulden beruht immer auf einer Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Die Gefahr kann jedoch ohne Verletzung dieser im Verkehr erforderlichen Sorgfalt übernommen werden.

3. Durch mitwirkendes Verschulden des verletzten Fahrgastes.

Mitwirkendes Verschulden i. S. des § 254 BGB. des aus Gefälligkeit beförderten Fahrgastes kann die Haftung aus Vertrag oder aus unerlaubter Handlung mindern oder aufheben.

Ein mitwirkendes Verschulden setzt keine Geschäftsfähigkeit sondern nur Zurechnungsfähigkeit voraus. [86]) Bei Kindern unter sieben Jahren ist daher kein Verschulden möglich,

[85]) „Recht" 1908 Beil. 2 S. 198 Nr. 1183. R. G. v. 20. 2. 08.
[86]) R. G. 54 S. 404.
[87]) R. G. 54 S. 404.

wie sich auch aus §§ 276, 827, 828 BGB. ergibt. Bei Personen zwischen sieben und achtzehn Jahren ist zu prüfen, ob der Beschädigte bei der Begehung der ihm als Verschulden anzurechnenden Handlung die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht besessen hat. [88]) In jedem Falle ist also zu prüfen, ob die Person auf Grund ihrer individuellen Veranlagung das Bewußtsein und die erforderliche Erkenntnis von der Gefährlichkeit ihrer Handlungen besessen und ob sie demnach fahrlässig und folglich schuldhaft gehandelt hat.

Die Individualität des Verletzten und seine geistige Veranlagung bei der Beurteilung der Frage des eignen Verschuldens kommt nicht in Betracht bei Personen über achtzehn Jahren; hier muß vielmehr überall der Maßstab eines normalen und zurechnungsfähigen Menschen bei der Beurteilung, ob in einer Handlung oder Unterlassung ein Verschulden liege, zugrunde gelegt werden. [89])

Schuldhaft handelt z. B., wer während der Fahrt von einem Kraftomnibus abspringt oder einen solchen besteigt. Erleidet er hierbei einen Unfall, so hat er keinen Anspruch auf Schadenersatz; denn das Verschulden des Verletzten überwiegt hier derart als Ursache des Unfalles und damit des Schadens, daß selbst ein etwaiges Verschulden des Schaffners bezw. Führers vollkommen zurücktreten würde und deren Haftpflicht ganz auszuschließen wäre. [90]) In der Teilnahme an einer als gefährlich zu erkennenden Fahrt mit einem Kraftwagen durch schwieriges Gelände zur Nachtzeit unter Führung eines angeheiterten Wagenlenkers ist auch eignes Verschulden des Verletzten zu erblicken. [91]) Veranlaßt der Fahrgast den Führer, von dem er weiß, daß er durch übermäßig lange Berufstätigkeit abgespannt ist, zum Befahren einer unbekannten Landstraße, zur Nachtzeit [92]) oder muntert er den Führer zum möglichst schnellen Fahren auf [93]) oder verwickelt er ihn in ein Gespräch [94]) oder besteigt er den Nebensitz eines Motorrades

---

[88]) R. G. 59 S. 221. Bei einem zwölfjährigen, in der Großstadt wohnenden Mädchen wird im allgemeinen eine genügende Einsicht in die Gefahren des Großstadtverkehrs anzunehmen sein; es wird wissen, daß es gefährlich ist, ohne sich gehörig umzusehen, über den Fahrdamm zu laufen. Vergl. R. G. in J. W. 1911 S. 70.

[89]) Eger S. 197, Kirchner S. 138, Krause S. 99, Schmidt-Wagner S. 189.

[90]) „Recht" 1911 Nr. 1876. K. G. 28. 3. 1911.

[91]) „Recht" 1910 Nr. 1247 u. 1494 R. G. 24. 1. 10.

[92]) R. G. in „Recht" 1913 Nr. 473. Ein stillschweigender Verzicht auf die Haftung und auch wohl kein Selbstverschulden des Beförderten liegt vor, wenn der Verletzte die übermäßige Beanspruchung der Leistungsfähigkeit des Kraftwagenführers kannte, aber wußte, daß der Führer ein guter Fahrer war und annehmen konnte, daß dieser das Maß seiner Kräfte richtig einschätzen werde. Vergl. J. W. 1915 S. 275.

[93]) J. W. 1911 S. 29 Nr. 5 u. Aut. W. v. 22. 1. 1911.

[94]) Aut. W. 1910, 26, Isaak S. 235. Weitere Beispiele i. „Recht" 1913 Nr. 169 u. Nr. 473 u. „Recht" 1921 Nr. 1604.

eines mindererfahrenen Motorradfahrers, so ist darin ein mitwirkendes Verschulden zu erblicken.

Das Reichsgericht nahm sogar früher an, daß Schlafen eines Insassen z. Zt. des Unfalles als Verschulden anzusehen sei. Dazu führt es aus: „allerdings sei im allgemeinen dem Insassen nicht zuzumuten, daß er während der Fahrt fortwährend achtgebe, er könne sich wohl auf die ihm bekannte Tüchtigkeit des Fahrers verlassen. Immerhin könne aber unter besonderen Umständen, z. B. wenn aus solchen der Fahrgast eine Warnung oder Mahnung zu achtsamerem Verhalten zu entnehmen hätte, wie etwa bei Ueberfüllung des Wagens, übermäßiger Fahrgeschwindigkeit, ungünstigen Wegeverhältnissen und Dunkelheit, darin, daß der Fahrgast dessen ungeachtet schliefe und seinerseits nichts täte um einer etwaigen Gefahr — soweit an ihm — zu begegnen, ein Verschulden i. S. des § 254 BGB. zu finden sein. [95]) Diese Entscheidung dürfte in jeder Hinsicht zu weit gehen und von dem Fahrgast, der regelmäßig gar keine Einwirkungsmöglichkeit und auch keine Kenntnis der Verkehrsvorschriften oder des Kraftfahrzeuges zu besitzen braucht, zu viel verlangen. Im allgemeinen ist allein der Führer für die Leitung des Fahrzeuges verantwortlich. [96]) Diesen Standpunkt hat das Reichsgericht auch bereits verlassen und ausgeführt, daß von einem Fahrgast nicht verlangt werden könne, während der Fahrt zu wachen und aufmerksam zu sein. [96a])

Zusammenfassend ist zu sagen, daß ein mitwirkendes Verschulden regelmäßig in der Teilnahme an einer Fahrt zu erblicken ist, wenn der Fahrgast die Umstände, die die Fahrt als eine nicht ungefährliche erscheinen lassen, kennt.

4. Durch ein im Wagen angebrachtes Schildchen: „ Sie fahren in diesem Wagen auf eigne Gefahr !“

Sehr häufig sieht man in einem Kraftwagen dieses Schildchen. Viele glauben, so auf bequeme Weise ihre Haftung für alle Insassen ausschließen zu können. Die Anbringung eines solchen Schildchens allein ist aber in keiner Weise geeignet, eine Haftung auszuschließen. Ein Haftungsausschluß ist nur durch Vertrag möglich. Der Fahrgast braucht ein solches Schild aber nicht gesehen zu haben und selbst wenn ihm bewiesen würde, daß er es gesehen habe, könnte er einwenden, daß er sich damit nicht einverstanden erklärt habe. Dieses Schildchen ersetzt zwar das gesprochene bezw. geschriebene Wort des Füh-

[95]) R. G. i. „Recht“ 1913 Nr. 169 u. D. J. Z. 1908 S. 963 ff. mit Kritik v. Hecht der ihn überschreibt: „Ein merkwürdiger Richterspruch.“

[96]) R. D. K. 1928 S. 115 J. W. 1928 S. 3195 u. J. W. 1911 S. 41 u. J. W. 1915 S. 89.

[96a]) R. G. i. J. W. 1915 S. 275 u. J. W. 1911 S. 218 u. Eis. R. Entsch. 43 S. 221: „Ebensowenig liege ein Verschulden darin, daß er sich im trunkenen Zustand einem Kraftwagen anvertraue und dort dem Schlummer hingebe.“

rers. Soll aber die Haftung ausgeschlossen werden, so wäre dazu die Zustimmung des Insassen erforderlich. Diese kann selbstverständlich auch durch konkludente Handlung oder stillschweigend erfolgen. Der Fahrgast muß aber immer den Inhalt des Schildchens zur Kenntnis genommen haben. Wie der Gastwirt gemäß § 701 BGB. seine Haftung nicht durch Anbringen eines Schildes in dem Hotelzimmer oder an der Garderobe wegbedingen kann, und Geschäftsbedingungen, nicht bindend sind, die auf einer dem Käufer nach Vertragsbeschluß übersandten Faktura enthalten sind,[97]) so kann auch eine Haftung für den Fahrgast nicht durch eine einseitige Erklärung die er gar nicht gelesen zu haben braucht ausgeschlossen werden.

Das Schildchen ist nur dann von rechtlich erheblicher Bedeutung, wenn der Wageninhaber den Fahrgast ausdrücklich darauf aufmerksam macht und ihn um eine Erklärung bittet, ob er unter diesen Umständen zur Mitfahrt bereit ist.[98]) Schweigt der Gast auf diesen Hinweis, so ist daraus sein Einverständnis zu entnehmen. Im Prozeß muß nun der Kraftfahrer beweisen, daß die Haftung derart ausgeschlossen worden ist. Bestreitet der Insasse dies, so wird in Ermanglung von Zeugen dieser Beweis häufig gar nicht zu führen sein, denn auch eine Eideszuschiebung wird nicht immer zum Ziele führen, da oft etwas unrichtiges beschworen wird, auch ohne daß ein Verschulden vorliegt. In all den Fällen, wo der Insasse um's Leben gekommen ist, ist ein derartiger Beweis überhaupt nicht mehr zu erbringen.

Will der Fahrzeughalter dieser Gefahr der Unmöglichkeit einer Beweisführung entgehen, so muß er sich den Verzicht auf die Haftung unterschriftlich bescheinigen lassen. Er mag sich z. B. folgenden Schein unterschreiben lassen: „Ich verzichte hiermit auf alle Ansprüche, wenn mir bei der Mitnahme ein Schaden zustößt; gleichviel ob der Schaden oder Unfall von dem Halter oder Lenker verschuldet sein sollte.

---

[97]) Vergl. R. G. 65 S. 330.

[98]) So auch Grau i. V. R. 1926, S. 487, Hartmann R. D. K. 1927 S. 44 Fischbach R. D. K. 1929 S. 263 Arndt J. W. 1929 S. 299 hält diese Auffassung für zu eng. Er glaubt es verstieße wieder Treu und Glauben, wenn ein Fahrgast, der ein solches Schild liest und ruhig weiterfährt hinterher nun doch Schadensersatzansprüche stellt. Er sagt, Treu und Glauben verlangten gerade, daß der Fahrgast in diesem Falle, wenn er nicht auf etwaige Ansprüche verzichten will seinen entgegenstehenden Willen zum Ausdruck bringt, um dem Halter oder Führer zu ermöglichen, nun seinerseits die ihn evtl. erforderlich erscheinenden Vorkehrungen zum Haftungsausschuß zu treffen. Dieser Meinung kann nicht beigetreten werden, da sie den bürgerlich rechtlichen Grundsätzen über einen Vertragsabschluß entgegensteht. In § 701 BGB. ist ausdrücklich bestimmt, daß ein Ausschluß der Haftung auf diese Weise unmöglich ist, weil dies gerade die Gastwirte so sehr häufig versuchten. Das BGB. hat diese Bestimmung wie die Motive ausführen nur aufgenommen, um damit alle Streitigkeiten, die über derartige Fälle entstehen könnten, zu vermeiden.

Diese Bescheinigung ist ein sicheres Beweismittel und beseitigt alle Schwierigkeiten einer Beweisführung. Dieses einzig richtige Verfahren scheint sich auch immer mehr einzubürgern. Insbesondere führen diejenigen Fahrer, die vielfach um gelegentliche Mitnahme von Personen angegangen werden derartige Bescheinigungen bei sich und schließen somit jede Haftung für leichte und grobe Fahrlässigkeit aus, indem sie sich ein solches Formular vor Antritt der Fahrt unterschreiben lassen. Auch der Kraftfahrerverband der Aerzte hat bereits solche Vordrucke herstellen lassen. [99])

Wem es aus allgemein menschlichen Erwägungen unangenehm ist, mit seinem Fahrgast eine derartige Frage überhaupt zu erörtern und ihn auf etwaige Unfälle aufmerksam zu machen, der muß es, wenn sein Fahrgast zu Schaden kommt, auf einen Prozeß ankommen lassen, der im allgemeinen für den Kraftfahrer nicht günstig steht, da es immer ganz im Ermessen des Gerichts liegt, ob es besondere Umstände als vorliegende erachtet, auf Grund deren eine Haftung stillschweigend ausgeschlossen ist.

5. Wirkung des Ausschlusses der Haftung.

Es ist selbstverständlich daß der Verletzte in allen den Fällen, in denen ein Ausschluß der Haftung vorliegt, einen Ersatzanspruch gegen den Fahrzeughalter nicht geltend machen kann. Dieser Ausschluß der Haftung erstreckt sich auch auf den Führer. Denn welche Bedeutung wäre dem Ausschluß dann in den meisten Fällen beizumessen, wenn er sich nur auf den Halter erstrecken würde, der falls er nicht selbst steuert, nur in einigen Fällen in Anspruch genommen werden kann. Der Zweck des Ausschlusses bezw. Verzichtes ist ja auch, daß der Halter wie auch der Führer dadurch von jeder Haftung freigemacht werden soll.

Eine andere Frage ist aber, ob auch die mittelbar Verletzten — denen der bei einer Gefälligkeitsfahrt Getötete kraft Gesetzes unterhaltungspflichtig war §§ 844, 845 BGB. — einen solchen Ausschluß der Haftung gegen sich gelten lassen müssen. Diese Frage ist zu bejahen, denn aus dem Wortlaute des Gesetzes, das in §§ 844, 845, BGB. von einem „Ersatzpflichtigen" ausgeht, geht hervor, daß eine andere Ersatzpflicht und zwar dem Getöteten gegenüber bereits bestanden hat, oder daß doch wenigstens in der Person des Getöteten die Voraussetzungen für die Entstehung der Ersatzpflicht gegeben waren. [100])

Die Richtigkeit dieser Ansicht folgt auch daraus, daß gemäß § 846 BGB. die mittelbar Geschädigten das Mitverschulden des Verletzten gegen sich gelten lassen müssen.

---

[99]) Vergl. Oberländer i. A. D. A. C. Sport 1928 Nr. 6 S. 14, Grau V. R. 1926 S. 487, Hartmann R. D. K. 1927 S. 44.

[100]) Vergl. R. G. 55 S. 24 ff., R. G. 65 S. 313 J. W. 1907 S. 308, R. G. 69 S. 187.

Hat also der Vater einer mehrköpfigen Familie bei einer Gefälligkeitsfahrt dem Kraftfahrer gegenüber auf die aus einem Unfalle entstehenden Schadensersatzansprüche verzichtet, so ist den Hinterbliebenen kein Schadenersatzanspruch gegeben.

B. Die Haftung bei Gefälligkeitsfahrten im österreichischen Automobilrecht.

Das österreichische Automobilgesetz vom 9. August 1908 geht wie das deutsche Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen von dem Grundsatz der Gefährdungshaftung aus, schwächt diesen aber durch die Exkulpationsmöglichkeiten stark ab, sodaß mit Recht gesagt werden kann, dadurch wäre dem Gesetz sein Rückgrat genommen worden. Als haftpflichtige Personen bestimmt § 1 des Gesetzes den Eigentümer, Miteigentümer und den nicht berufsmäßigen Lenker. An Stelle des Eigentümers haftet der Betriebsunternehmer, d. h. derjenige, dem das Fahrzeug zum Betriebe für eigne Rechnung und Gefahr überlassen ist, sowie derjenige, der die Verfügung über ein rechtswidrig entzogenes Automobil ausübt. Damit ist dasselbe gesagt, was nach der deutschen Rechtsprechung unter dem Begriff „Halter" zu verstehen ist. Die Haftungsausschließungsgründe sind dem deutschen Gesetz sehr ähnlich. Während das deutsche Recht den Lenker nur dann für ersatzpflichtig erklärt, wenn ihn ein Verschulden trifft, gilt im österreichischen Recht das Verschuldensprinzip nur gegenüber Berufslenkern [101]) alle anderen Lenker, Herrenfahrer Amateurlenker, genießen diese Haftungserleichterung nicht, sondern für sie gilt das Gefährdungsprinzip des Automobilgesetzes. Das Verschulden des Berufslenkers wird vermutet, sodaß er im Prozesse diese Vermutung ausräumen muß.

Die Haftung gegenüber den Passanten bietet bis auf einige Ausnahmen keinen erheblichen Unterschied von dem deutschen Recht. Ein wesentlicher Unterschied des österreichischen Gesetzes von dem deutschen ist aber in der Regelung der Haftung dem Beförderten gegenüber zu erblicken. Im Gegensatz zu dem deutschen Automobilgesetz, das die Haftung dem Beförderten gegenüber ausschließt, bestimmt das österreichische Gesetz im § 4: „die Bestimmungen des § 1 und 2 dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf die Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Personen oder Sachen die mit dem Kraftfahrzeug befördert werden, es sei denn, daß diese Benützung gegen Entgelt oder im gewerbsmäßigen Personen- oder Sachentransport oder in Diensten oder Aufträgen einer der haftpflichtigen Personen geschah."

Diese Bestimmung wurde aufgenommen, weil es unbillig erschien, den gegen Entgelt oder im gewerbsmäßigen Personentransport beförderten Fahrgast einen Anspruch nur auf

[101]) Eingeführt durch Novelle v. 3. Mai 1922.

Grund des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu gewähren. In diesem § ist ferner der bei der Automobilgesetzgebung erwogene Grundsatz der freiwilligen Gefahrenübernahme konsequent durchgeführt, [102]) denn wenn die Beförderung in Diensten oder Aufträgen einer haftpflichtigen Person stattfindet, kann von einer freiwilligen Uebernahme der Gefahr keine Rede mehr sein.

Werden Personen unentgeltlich aus Gefälligkeit in dem Kraftfahrzeug befördert, so ist bei Prüfung der Frage, ob ein Schadensersatzanspruch nach dem Automobilgesetz oder nach dem A. B. G. B. begründet ist, maßgebend in welchem Betriebe die Beförderung stattfand. Geschah sie in einem gewerbemäßigen Personen- oder Sachentransport, so kommt das Automobilgesetz als Grundlage der Haftung in Frage; geschah sie aber in einem nicht gewerbemäßigen Personen- oder Sachentransport, also in einem Privat- oder herrschaftlichen Wagen, so greifen die allgemeinen Vorschriften des A. B. G. B. ein.

Für den Begriff und die Rechtsnatur der Gefälligkeitsfahrt gelten die für das deutsche Recht im ersten Teil der Arbeit aufgestellten Grundsätze. [103]) Nach österreichischem Recht besteht nur die Möglichkeit falls eine Verpflichtung zur Beförderung übernommen worden ist auch die Vorschriften über den Dienstvertrag anzuwenden, der hier nicht unbedingt entgeltlich zu sein braucht. [104])

1. Die Beförderung in einem nicht zu gewerbsmäßigen Zwecken verwandten Automobile.

Nimmt ein Fahrer, der sein Automobil aus sportlichen Gründen hält, ohne die Absicht, daraus ständig Einkünfte zu erzielen, einen Fahrgast aus Gefälligkeit mit, so sind die so beförderten Fahrgäste von der besonderen Haftpflicht des Automobilgesetzes ausgenommen. Sie können im Falle einer Verletzung einen Schadensersatzanspruch nur nach den Vorschriften des A. B. G. B. geltend machen, denn gemäß § 7 des Automobilgesetzes sind weitergehende Haftungen, die sich aus dem A. B. G. B. ergeben, nicht ausgeschlossen. Demnach tritt auch eine Haftung ein, wo eine solche nach dem Kraftfahrzeuggesetz nicht vorhanden ist, was gerade bei diesen Fällen einer Gefälligkeitsfahrt zutrifft.

Ist die Gefälligkeitsfahrt als ein vertragliches Verhältnis anzusehen, so kommen die Vorschriften über Dienstvertrag bezw. Auftrag zur Anwendung. Da aber oft eine Verpflichtung zur Beförderung nicht vorliegen wird, wird der Anspruch gemäß § 1295 A. B. G. B. zu begründen sein. Danach ist jeder-

[102]) Vergl. Meili S. 103, Haemmerle S. 78 ff. u. Geller S. 58.
[103]) Vergl. Entsch. Slg. VIII Nr. 3095.
[104]) Ehrenzweig S. 439 III.

mann berechtigt, von dem Schädiger den Ersatz des Schadens, welchen dieser ihm aus Verschulden zugefügt hat, zu fordern; der Schaden mag durch Uebertretung einer Vertragspflicht oder ohne Beziehung auf einen Vertrag verursacht worden sein. Es ist also im österreichischen Recht bei einer Gefälligkeitsfahrt gleichgültig, ob sie sich als vertragliches oder tatsächliches Verhältnis darstellt. Ein Anspruch nach § 1295 A. B. G. B. ist in beiden Fällen gegeben, § 1295 erwähnt nur die Uebertretung einer Vertragspflicht als den häufigsten Fall einer Schuldverletzung. [105])

Voraussetzung eines Anspruches aus § 1295 A. B. G. B. ist, außer einem durch eine schädigende Handlung verursachten widerrechtlichen Schaden, Verschulden des Kraftfahrers, welches der Verletzte ebenfalls zu beweisen hat. Auch von den österreichischen Gerichten wird von dem Kraftfahrer ein besonders hoher Grad von Aufmerksamkeit verlangt, und es darf, ohne diesen einen Vorwurf machen zu wollen, gesagt werden, daß sie wie auch die deutschen Gerichte in der Aufbürdung der Vorsichten, die ein Kraftfahrer anzuwenden hat zu weit gehen.

Das Verschulden ist nach § 1294 A. B. G. B. entweder böse Absicht (Vorsatz) oder Versehen (Fahrlässigkeit). Fahrlässigkeit ist die außer Achtlassung der gebotenen Sorgfalt, nämlich jenes Grades des Fleißes und der Aufmerksamkeit, welcher bei gewöhnlichen Fähigkeiten angewandt werden kann § 1297. Die Abstufungen grobe und leichte Fahrlässigkeit haben vor allen Dingen für den Umfang der Schadenersatzpflicht Bedeutung. Das österreichische Recht kennt aber im Gegensatz zum deutschen Recht keine Schuldverletzungen bei denen nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit gehaftet wird, sondern der Schuldner hat hier allgemein für jedes Verschulden aufzukommen. Allerdings kann die Haftung für leichte oder grobe Fahrlässigkeit wegbedungen werden. Es ist so selbstverständlich, daß im österreichischen Recht der Kraftfahrer bei Gefälligkeitsfahrten ebenfalls für jedes Verschulden einzustehen hat. Konstruktionen wie sie im deutschen Recht vorhanden sind, (Verträge eigner Art) um eine Haftung nur für grobes Verschulden herzuleiten sind daher hier nicht denkbar.

Der Verletzte muß das Verschulden im Prozeß dem Kraftfahrer nachweisen, indem er den Beweis dafür zu erbringen hat, daß der Lenker das zulässige Fahrtempo überschritten hat, daß er vorschriftswidrig gefahren ist, daß er im angeheiterten Zustand fuhr etc. [106]) Außerdem hat er nachzuweisen, daß zwischen der widerrechtlichen Handlung und dem Schaden ein ursächlicher Zusammenhang besteht.

---

[105]) Vergl. Ehrenreichs Gesetzeskunde Bd. 1 S. 559.
[106]) Vergl. Entsch. Slg. Nr. 6441.

Durch die Geltendmachung des eignen Verschuldens des Verletzten kann der Kraftfahrer seine Schadensersatzpflicht beschränken oder ablehnen. Ein eignes Verschulden erblickte der Oberste Gerichtshof [107]) darin, daß sich jemand einem noch unerfahrenen Motorradfahrer zu einer Zeit, wo der Motorradsport noch in den Kinderschuhen stak, auf einem Soziussitz anvertraute; es liegt ferner vor, wenn der Fahrgast weiß, daß der Kraftwagen beschädigt ist und sich auf dem Wege zur Ausbesserung befindet, und der Unfall auf eben diese Schäden zurückzuführen ist, [108]) oder der Beschädigte im angetrunkenen Zustand gegen den Einspruch des Lenkers auf das Trittbrett steigt und so die Fahrt mitmacht. [109])

Es erscheint zweifelhaft, ob im österreichischen Recht bei Gefälligkeitsfahrten auch der im deutschen Recht entwickelte Grundsatz der freiwilligen Gefahrenübernahme angewandt wird. In einer Entscheidung [110]) ist zwar von einer freiwilligen Uebernahme der Gefahr die Rede, aber es scheint damit nichts anderes gemeint zu sein, als Selbstverschulden des Verletzten, was daraus hervorgehen dürfte, daß § 1304 A. B. G. B. herangezogen wird. Es dürften aber hinsichtlich der Anwendung dieses Grundsatzes und auch des stillschweigenden Verzichtes keinerlei Bedenken bestehen.

Während Vereinbarungen wodurch die Bestimmungen des Automobilgesetzes ausgeschlossen oder beschränkt werden gemäß § 13 des Automobilgesetzes unzulässig sind, ist in diesen Fällen ein Ausschluß oder eine Beschränkung der Haftung möglich; denn es handelt sich hier um eine Haftung nach dem A .B. G. B.

Ist aber ein Schaden nach bürgerlichem Recht zu beurteilen und finden sich im Kraftfahrzeuggesetz darüber ebenfalls Bestimmungen so ist ein Ausschluß gemäß § 13 unzuläßig. So hat der Betriebsunternehmer für Verschulden der Personen, deren er sich beim Betriebe bedient, insoweit es sich um ihre Dienstleistung beim Betriebe des Kraftfahrzeuges handelt (§ 8) auch bei Gefälligkeitsfahrten unbedingt und unabdingbar einzustehen. Dies begründet der Oberste Gerichtshof folgendermaßen: „§ 13 des Automobilgesetzes schließt die rechtliche Wirkung von Vereinbarungen zum Nachteil des Geschädigten ohne Einschränkung aus; es fallen daher auch Vereinbarungen, die einen Fahrgast zu benachteiligen geeignet sind unter diese Gesetzesbestimmung. Die Richtigkeit dieser Auffassung ergibt sich übrigens ganz klar aus den Motiven, welche lauten: „Die strengeren Haftpflichtbestimmungen sollen nicht nur den Beschädigten zum Ersatz des Schadens verhelfen, sondern sie sollen auch zu größerer Vorsicht und dadurch zu

[107]) Entsch. Slg. Nr. 3095.
[108]) Vergl. Bartsch S. 24 Nr. 64.
[109]) Vergl. Z. Bl. 1921 Nr. 13.
[110]) Vergl. Entsch. Slg. Nr. 3095.

einer Verminderung der Gefahren führen. Sie entsprechen somit einem öffentlichen Interesse, deren Anwendung kann daher durch Vereinbarung der Beteiligten im voraus weder beseitigt noch eingeschränkt werden." Aus diesen Motiven ergibt sich klar der Zweck dieser Gesetzesbestimmung und auch deren Zwangscharakter. Wenn § 8 des Automobilgesetzes erklärt, daß der Eigentümer des Kraftfahrzeuges für Verschulden der Personen, deren er sich beim Betriebe bedient, haftet, so liegt darin eine Spezialnorm des Automobilgesetzes, weil dadurch der Geschädigte, der den Ersatz für einen durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges verursachten Schaden nach dem bürgerlichen Recht zu verlegen genötigt ist, des Nachweises eines Verschuldens des zum Betriebe bestellten Lenkers im Sinne des § 1315 A. B. G. B. überhoben wird. Ist aber § 8 eine Spezialnorm des Automobilgesetzes dann kann der Eigentümer des Automobils nach dem Wortlaut des § 13 seine unbedingte Haftung für den Lenker des Automobils nicht ausschließen; denn ein Eigentümer, der für die Beschädigung seines Fahrgastes unbedingt aufzukommen hat, wird gewiß seinen Chauffeur zur Anwendung der entsprechenden Vorsicht energischer anhalten, als dies bei einer vornherein ausgeschlossenen Haftung der Fall wäre. Es ist also auch dann, wenn der Eigentümer ohne eignes Verschulden haften muß, jenes öffentliche Interesse gegeben, welches nach den Motiven die Grundlage für die Bestimmung des § 13 bildet.[111]) Ein weiterer Vorteil des Geschädigten ist darin zu erblicken, daß der Eigentümer des Fahrzeuges sich nicht dadurch entlasten kann, daß er bei der Auswahl des Führers vorsichtig vorging.[112]) Er haftet gemäß § 8, dann, wenn der Lenker als Betriebsgehilfe schuldhaft gehandelt hat. Auch wenn der Bedienstete trotz Verbot und ohne Zustimmung seines Dienstgebers eine Person aus Gefälligkeit auf einer Fahrt mitnimmt, so tritt eine Haftung gemäß § 8 ein, wenn es sich bei der Fahrt an und für sich um eine Dienstleistung im Betriebe handelt.

Da bei Gefälligkeitsfahrten neben den Bestimmungen des A. B. G. B. eine dem Beschädigten günstige Bestimmung des Automobilgesetzes zur Anwendung kommt, haben wir die Besonderheit, daß der Eigentümer eines Kraftfahrzeuges sein eignes Verschulden — bis auf Vorsatz — wegbedingen kann, dagegen für das Verschulden seines Betriebsgehilfen unbedingt und unabdingbar einzustehen hat.

Durch die Anwendbarkeit des § 8 des Automobilgesetzes auf außervertragliche Rechtsverhältnisse ist eine große Härte beseitigt, die sich bei Gefälligkeitsfahrten nach deutschem Recht dann ergibt, wenn es dem Dienstherrn gelingt, sich gemäß § 831 BGB. zu entlasten.

---

[111]) Vergl. Entsch. Slg. Nr. 6165.
[112]) Vergl. Randa S. 163.

Ueber den Umfang der Haftung gilt das im folgenden Abschnitt dieser Arbeit gesagte.

2. Die Beförderung in einem zu gewerbsmäßigen Zwecken verwandten Automobil.

Fand die Beförderung im gewerbsmäßigen Personen- oder Sachentransport statt, so tritt eine Haftung nach dem Automobilgesetz ein. Der Verletzte hat hiernach im Prozesse nur einen durch den Betrieb des Kraftfahrzeuges verursachten Schaden zu beweisen. Es ist Sache des Betriebsunternehmers darzutun, daß einer der Haftungsbefreiungsgründe z. B. unabwendbarer Zufall (eignes Verschulden des Verletzten) vorliegt.

Gewerbemäßig ist ein Transport dann, wenn der Betriebsunternehmer den Transport betreibt, um daraus ständig, nicht nur gelegentlich Einkünfte zu beziehen. Für die Frage der Haftung ist es gleichgültig, ob die Beförderung entgeltlich oder unentgeltlich im einzelnen Falle geschieht.

So besteht die strenge Haftpflicht auch gegenüber allen denen, die mit einer Freikarte [113]) oder auf eine private Einladung hin von dem Unternehmer befördert werden. In vielen Fällen wird es vorkommen, daß der Lenker des Automobils ohne Einverständnis, ja gegen den Willen des Gewerbeinhabers einen Gast aus Gefälligkeit mitnimmt. Aus dem Gesetz geht nicht hervor, ob das Einverständnis des Gewerbeinhabers bei der Frage der Haftung eine Rolle spielt. Haemmerle [114]) will in diesen Fällen ganz allgemein die strenge Haftung ausschließen, weil der in solcher Weise Beförderte die aus dem Betriebe entstandenen Gefahren auf sich nehme. Diese Ansicht dürfte jedoch dem Sinn dieser Vorschrift nicht ganz entsprechen. Wie bereits gesagt, gibt das Gesetz hierüber gar keinen Aufschluß. Bei Einführung dieser Vorschrift, die ja auch im deutschen Recht vorgeschlagen war, wurde doch auch der Gesichtspunkt mit herangezogen, daß derjenige, der gewerbsmäßig Personen befördert, in der Regel zugunsten seiner Fahrgäste eine Versicherung abschließt und daher auch in weitgehendem Maße haften kann. Zu den versicherten Personen gehören aber auch die unentgeltlich Beförderten, sodaß nicht einzusehen ist, weshalb man in diesen Fällen dem Fahrgast einen Anspruch aus dem Automobilgesetz versagen soll.

---

[113]) Eine Gefälligkeitsfahrt wird allerdings in diesen Fällen nur selten vorliegen, da meist der Aussteller der Freikarte irgendein wirtschaftliches Interesse dabei hat. So z. B. wenn er seinen Arbeitern und ihren Angehörigen Freikarten aushändigt, wie z. B. die deutsche Reichsbahn oder wenn er nur Propaganda für sein Unternehmen machen will. Da aber das Vorliegen eines wirtschaftlichen Interesses bei Ausstellung einer Freikarte nicht begriffsnotwendig vorliegen muß, sei dieser Fall hiermit behandelt.

[114]) S. 79.

Eine unentgeltliche Beförderung liegt auch vor, wenn die Fahrt in Diensten oder Aufträgen einer haftpflichtigen Person geschah. Darunter fällt z. B. die Beförderung eines Dieners, den der Dienstgeber in seinem Automobil zu einer Besorgung aussendet, die Beförderung des Arztes, der mit dem Automobil des Kranken zu einem Krankenbesuch abgeholt wird, die Beförderung von Arbeitern und Angestellten, die der Fabrikant auf seinem Automobil zur Arbeitsstelle fahren läßt.[115]) Aus den Beispielen geht klar hervor, daß eine Beförderung in Diensten oder Aufträgen sich nicht als eine Gefälligkeitsfahrt darstellen kann, da die Beförderung allerdings ohne Entgelt aber immer zum Nutzen und im Interesse des Betriebsunternehmers erfolgt.

Der einzige Fall einer Gefälligkeitsfahrt bei der eine Haftung auf Grund des Automobilgesetzes eintritt, ist also der, daß ein Fahrgast in seinem Interesse von einem gewerbsmäßigen Personentransportunternehmen unentgeltlich befördert wird.

Der Umfang der Haftung wird durch das Kraftfahrzeuggesetz bestimmt, indem auf einige Bestimmungen des A. B. G. B. verwiesen wird. Es bestehen abweichend vom deutschen Kraftfahrzeuggesetz demnach keine Höchstgrenzen der Ersatzleistung. Nach § 1330 A. B. G. B. ist grundsätzlich nur der positive Schaden (dammnum emergens) nicht auch der Gewinnentgang (lucrum cessans) zu ersetzen.

Bei einer Körperverletzung sind aber dem Beschädigten die Heilungskosten, der entgangene oder, wenn der Beschädigte zum Erwerbe unfähig wird, auch der künftig entgehende Verdienst zu ersetzen. Der Verletzte hat ferner einen Anspruch auf ein angemessenes Schmerzensgeld § 1325 A. B. G. B. Bei Bemessung des Schmerzensgeldes sind neben den unmittelbar verursachten Schmerzen auch schwere Erschütterungen des Nervensystems zu berücksichtigen. Ist die verletzte Person durch die Verletzung verunstaltet worden, so soll nach § 1326 A. B. G. B. insofern auf diesen Umstand Rücksicht genommen werden, als ihr besseres Fortkommen dadurch verhindert werden kann. Die Verunstaltung braucht nicht eine Erwerbsunfähigkeit zur Folge zu haben, aber sie muß auf die freie Erwerbs- und Standeswahl einen nachteiligen Einfluß ausüben. So wird z. B. bei Frauen durch eine Verunstaltung die Aussicht auf eine angemessene Heirat stark beeinträchtigt.

Der Anspruch auf Schadenersatz ist in diesen Fällen nicht bloß bei grober Fahrlässigkeit gegeben, sondern bereits durch ein leichtes Verschulden begründet.

Erfolgt aus einer körperlichen Verletzung der Tod, so müssen nicht nur alle Kosten, sondern auch den Hinterbliebenen, für deren Unterhalt der Getötete nach dem Gesetz zu

[115]) Vergl. dazu Entsch. Slg. Nr. 6622, 6851, 7657, 7356.

sorgen hatte, das, was ihnen durch den Tod entgangen ist, ersetzt werden. § 1327 A. B. G. B.

Der durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges Geschädigte hat für seine Forderung auf Schadenersatz ein gesetzliches, früher begründeten Pfandrechten vorausgehendes Pfandrecht an der Forderung des haftpflichtigen Versicherungsnehmers gegen den Versicherer aus seiner Haftpflichtversicherung. (§ 10 des Aut. Ges.) Diese Bestimmung dient zur Sicherung des Anspruchs des Verletzten gegen den Eigentümer des Kraftfahrzeuges. Durch die Begründung eines gesetzlichen Pfandrechtes wird der Versicherer genötigt, sich bei Auszahlung der Versicherungssumme mit dem Haftpflichtgläubiger ins Einvernehmen zu setzen. Der Geschädigte läuft so nicht Gefahr, daß der Versicherer die Versicherungssumme auszahlt, ohne daß der Haftpflichtige seiner Verbindlichkeit nachkommt.

Für Klagen auf Ersatz von Schäden die durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges verursacht sind, ist auch wie im BGB. das Gericht zuständig, in dessen Sprengel das schädigende Ereignis stattfand. (forum delicti commissi.)

C. Die Haftung bei Gefälligkeitsfahrten im schweizer Automobilrecht.

In der Schweiz ist die Frage der Haftung bei Automobilunfällen nicht nach einem besonderen Gesetz, sondern nach den allgemeinen Vorschriften des Obligationenrechts zu beurteilen. Die Einführung eines Automobilgesetzes, das am 10. Febr. 1926 durch die Gesetzgebungsorgane angenommen war, wurde durch eine Volksabstimmung abgelehnt. An dieser Volksabstimmung beteiligten sich insbesondere die Automobilisten, die jede besondere Haftung ablehnten. Das Schicksal dieses Gesetzes ist, wie die „Neue Züricher Zeitung vom 7. Juli 1927" schreibt durch die Daheimgebliebenen entschieden worden. Die Grundprinzipien dieses Entwurfes kennen zu lernen, dürfte trotzdem von Interesse sein, da in den nächsten Jahren doch ein Gesetz in Aussicht steht, das sie enthalten dürfte.

In dem schweizer Entwurf ist der Grundsatz der Gefährdungshaftung streng durchgeführt. Wird durch den Betrieb eines Automobils oder bei Hilfsarbeiten mit denen die besondere Gefahr des Automobilbetriebes verbunden ist, ein Mensch getötet, oder körperlich verletzt, eine Sache zerstört, oder beschädigt, so haftet der Halter für den Schaden. Vergl. Art. 31. Eine Abschwächung der Gefährdungshaftung wie sie im deutschen und österreichischen Recht durch die Exkulpationsmöglichkeiten besteht, hat der schweizer Entwurf nicht aufgenommen. Von der Ersatzpflicht wird nämlich der Halter nur befreit, wenn der Unfall durch höhere Gewalt, durch grobes Verschulden des Geschädigten oder durch Verschulden eines Dritten, unter Ausschluß eines Verschuldens des Halters oder der Personen, für die er verantwortlich ist, — herbeigeführt worden ist. Trifft den Geschädigten ein leichtes Verschulden, so wird der Richter die Ersatzpflicht des Halters ermäßigen. Art. 32.

Unter dem Begriff der höheren Gewalt ist hier dasselbe zu verstehen, was das deutsche Gesetz unter unabwendbarem Ereignis versteht.[116])

Ein Ausschluß der Haftung dem Beförderten gegenüber findet nicht statt, denn alle Vereinbarungen durch welche die Haftpflicht wegbedungen oder beschränkt wird, sind gemäß Art. 37 ungültig. Der Beförderte hat den gleichen Anspruch, den auch der verletzte Fußgänger hat. Auch ein aus Gefälligkeit beförderter Fahrgast ist hier nicht schlechter gestellt als jeder andere.

[116]) Vergl. Bourgknecht S. 109 ff.

Art und Umfang des Schadenersatzes bestimmen sich nach den Grundsätzen des Obligationenrechts über unerlaubte Handlungen. Art. 35.

Diese strengen Haftungsgrundsätze des neuen Entwurfes sind zwar durch ein besonderes Automobilgesetz noch nicht eingeführt. Aber durch Auslegung der allgemeinen Bestimmungen des Obligationenrechts erreicht die Rechtsprechung häufig dasselbe Ziel.

Für die Haftung aus Kraftfahrzeug-Unfällen, auch aus Unfällen bei Gefälligkeitsfahrten gilt Art. 41 O. R. Voraussetzung für einen derartigen Anspruch ist eine widerrechtliche schuldhafte Schadenszufügung. Außer der widerrechtlichen Schadenszufügung hat der Verletzte ein Verschulden des Kraftfahrers zu beweisen. Ein Verschulden wird aber in der Praxis bereits dann angenommen, wenn der Nachweis der Uebertretung einer Verkehrsvorschrift des Automobilkonkordats vom 7. April 1914 und vom Dezember 1920,[117]) oder einer kantonalen oder städtischen Verordnung über den Automobilverkehr nachgewiesen wird und diese mit dem Unfall in ursächlichem Zusammenhang steht.[118]) Der Fahrer muß z. B. nicht nur die Geschwindigkeit ständig zu beherrschen in der Lage sein,[119]) sondern er hat außerdem die Geschwindigkeitsvorschriften: 40 Kilometer auf offener Strecke an Sonntagen nur 30 Kilometer[120]) etc. inne zu halten. Dadurch, daß durch diese Uebertretungen ein Verschulden des Kraftfahrers mehr oder weniger vermutet wird, ist also eine Umkehrung der Beweislast derart eingeführt, daß der Kraftfahrer in diesen Fällen nachweisen muß, daß ihn ein Verschulden nicht trifft. Wie schwer dem Autofahrer dieser Beweis sein wird, bedarf keiner Erörterung. Selbst die bloße Beobachtung der Verkehrsregeln befreit den Automobilisten nicht, sondern er bleibt verantwortlich, wenn er nicht jedes nach den Umständen zu erwartende Maß von Klugheit und Geschicklichkeit angewandt hat.

Das Verschuldensprinzip wird aber ferner dadurch erweitert, ja fast aufgegeben, daß das Bundesgericht in Band 31 II S. 418 eine zum Schadenersatz verpflichtende objektive und subjektive Widerrechtlichkeit bereits dann bejaht, wenn er gegen das allgemeine Gebot, durch sein Tun die Sicherheit seiner Mitmenschen nicht schuldhaft zu gefährden, verstoßen hat. In der Uebertretung dieses Gebots erblickt das Bundesgericht objektiv eine Widerrechtlichkeit und gleichzeitig subjektiv ein Verschulden. In der Begründung hierzu heißt es: „daß das Automobilfahren an sich schon vermöge seiner Schnellig-

---

[117]) Eine vom Bundesrat genehmigte gemeinsame Verordnung der Mehrzahl der Kantone, die den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern betrifft.

[118]) Martin i. Zeitschr. f. Schweizer R. 1907 S. 588.

[119]) Bd. 50 II S. 382 ff., Bd. 51 II S. 73 ff.

[120]) Die Kantone können Sonderbestimmungen erlassen!

keit, der Wucht, mit der das Automobil einherfährt, sodann in Anbetracht des Umstandes, daß es sich nicht auf einer besonderen Fahrbahn bewegt, in Verbindung mit der Tatsache, daß die Landstraßen der Schweiz, auf denen sich der Automobilverkehr abspielt, nicht sehr breit, dagegen in der Regel sehr stark begangen und befahren sind und durch relativ dicht bevölkerte Gegenden führen, den Keim von Gefährdung für die Sicherheit von Menschen in sich birgt."

Mit dieser weiten Ausdehnung des Verschuldensbegriffes ist das Bundesgericht dem Grundsatze der Gefährdungshaftung sehr nahe, insbesondere ist in der Regel die Beweislast derart, daß der Automobilist sich wie in der deutschen Rechtsprechung beim prima facie Beweis exkulpieren muß.

Auch bei Gefälligkeitsfahrten hat der Kraftfahrer an sich für jedes Verschulden einzustehen. Dies gilt sowohl in den Fällen, in denen die Beförderung sich als ein Vertrag darstellt — hier finden ebenfalls die Vorschriften über den Auftrag [121]) Anwendung - - als auch dann, wenn eine vertragliche Bindung zu verneinen ist.

Für den Schaden, den Arbeiter oder Angestellte verursacht haben, haftet der Geschäftsherr nach Art. 55 O. R. wenn er nicht nachweist, daß er alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewandt habe, um einen Schaden dieser Art zu verhüten, oder daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt eingetreten wäre. Diese Exkulpationsmöglichkeit entfällt jedoch bei Vorliegen eines vertraglichen Verhältnisses (Art. 101 O. R.)

Nach Art. 41 O. R. verpflichtet auch schon das leichteste Verschulden zum Schadenersatz. Art und Größe des Ersatzes für den eingetretenen Schaden bestimmt gemäß Art. 43 O. R. der Richter, der hierbei sowohl die Umstände als auch die Größe des Verschuldens zu würdigen hat. Das Bundesgericht hat in einer Entscheidung vom 24. Febr. 1925 [122]) und in einer in der „Neuen Züricher Zeitung" vom 21. Juni 1929 wiedergegebenen Entscheidung die Tatsache, daß ein Fahrgast aus Gefälligkeit hat mitfahren dürfen als einen die Haftung mildernden Umstand angesehen und dementsprechend den Schadenersatzanspruch herabgemindert. Als weiterer Milderungsgrund kommt gemäß Art. 44 O. R. — der ein spezieller Anwendungsfall von Art. 43 O. R. ist — ein mitwirkendes Verschulden oder eine Einwilligung des Geschädigten in die schädigende Handlung in Betracht. Für das Vorliegen eines mitwirkenden Verschuldens ist Urteilsfähigkeit des Verletzten

[121]) In Art. 394 O. R. heißt es ausdrücklich, der Beauftragte hat die ihm übertragenen Geschäfte oder Dienste vertragsgemäß zu besorgen. Verträge über Arbeitsleistung die keiner besonderen Vertragsart unterstellt sind, stehen unter den Vorschriften über den Auftrag.

[122]) Nicht veröffentlicht!

Voraussetzung, [123]) es liegt z. B. vor, wenn die Fahrgäste den übermüdeten Fahrer bereden, die für ihn notwendige Rast abzukürzen und sich ein Unfall ereignet, der auf den Ermüdungszustand zurückzuführen ist. Eine Einwilligung wird wie im deutschen Recht die Gefahrenübernahme nur bei als besonders gefährlich erkennbaren Fahrten anzunehmen sein. Wenn das Bundesgericht ausführt: „die Fahrgäste nahmen das Risiko für die gewöhnlichen, dem Straßenverkehr innewohnenden Gefahren auf sich, auch wenn sie an einen Unglücksfall garnicht dachten," so kann daraus entnommen werden, daß sich diese Uebernahme des Risikos nicht auf solche Gefahren erstreckt, die durch ein Verschulden des Führers verursacht werden.

Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhange noch, Art. 100 O. R., der bestimmt, daß eine im voraus getroffene Verabredung, wonach die Haftung für rechtswidrige Absicht oder grobe Fahrlässigkeit ausgeschlossen sein würde, nichtig ist. Danach ist nur ein Ausschluß der Haftung wegen Fahrlässigkeit im voraus zulässig.

Art und Höhe des Ersatzes sind in Art. 42 bis 47 geregelt. Hervorzuheben ist, daß der Richter bei Tötung oder Körperverletzung unter Würdigung der besonderen Umstände eine angemessene Geldsumme als Genugtuung zusprechen kann. Die Geldsumme stellt sich dar als Schmerzensgeld oder Vergütung für bleibende Entstellung oder verminderte Heiratsaussicht.

Der Anspruch des Verletzten ist durch eine obligatorische Haftpflichtversicherung gesichert. Gemäß § 11 des Automobilkonkordats wird die Zulassung eines Automobils, abgesehen von einer technischen Prüfung, von dem Abschluß einer Haftpflichtversicherung bei einer anerkannten Versicherungsgesellschaft im Betrage von mindestens Fr. 20 000 für ein Automobil und von mindestens Fr. 10 000 für ein Motorrad zur Deckung des Schadens bei einem durch das Fahrzeug verursachten Unfall aus der Tötung oder körperlichen Verletzung von Dritten Personen entstanden ist, abhängig gemacht. Der Verletzte hat zwar keinen direkten Anspruch gegen die Versicherungsgesellschaft, sondern nur ein gesetzliches Pfandrecht an der Forderung des Versicherungsnehmers. Die Versicherungsgesellschaft kann auch gegenüber dem Verletzten geltend machen, daß die von ihr zu entrichtende Haftsumme wegen groben Verschuldens des Fahrers verringert werde oder ein Zehntel des Schadens von dem Versicherungsnehmer selbst zu tragen sei. Wenn auch diese Bestimmungen insbesondere die Höhe der Versicherungssumme den Anforderungen der Praxis nicht vollkommen genügen, so bietet doch die obligatorische Haftpflichtversicherung dem Verletzten immerhin die Möglichkeit auf Grund

[123]) Vergl. v. Tuhr § 14 S. 89 ff.

eines obsiegenden Urteils einen Teil der Entschädigungssumme zu erhalten und nicht in der Zwangsvollstreckung so häufig leer auszugehen wie in Deutschland.

D. Zur Neuregelung der Automobilhaftung.

Diese Arbeit zeigt, wie verschieden die Haftung bei Automobilunfällen, insbesondere bei Unfällen von Fahrgästen geregelt ist. Während das deutsche Automobilgesetz die Haftung jedem Beförderten gegenüber ausschließt und nur die allgemeinen Grundsätze des BGB. zur Anwendung gelangen läßt, gewährt das österreichische Automobilgesetz allen den Beförderten, die nicht aus bloßer Gefälligkeit mitgenommen werden (es sei denn, daß sie im gewerbemäßigen Betrieb befördert werden) einen Schadensersatzanspruch. Wird also jemand auf einer Fahrt im Autobus, die über deutsches und österreichisches Gebiet geht, verletzt, so hängt die Frage, ob der Verletzte Ersatzansprüche nach Haftpflichtrecht hat davon ab, ob die Verletzung auf deutschem oder österreichischen Gebiet eingetreten ist. Daß diese Verschiedenheit der Haftung durch nichts gerechtfertigt ist, bedarf keiner weiteren Erörterung.

Es ist daher sehr zu begrüßen, daß man gerade auf dem Gebiet des Verkehrsrechts, wo die Verschiedenheit der Rechtsnorm für ein die Staatsgrenzen passierendes Fahrzeug und seine Insassen am stärksten empfunden wird, bemüht ist, internationale Abkommen zu treffen. Auf dem Gebiete des Automobilrechts hat man sich allerdings bis jetzt nur darauf beschränkt, international gültige Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu treffen.

Die Warschauer Konvention über den internationalen Luftbeförderungsvertrag stellte aber bereits — allerdings nach Ueberwindung größter Schwierigkeiten — einheitliche Bestimmungen über die Haftpflichthöchstsummen auf. [124]) Wenn auch im Luftverkehr, der gerade eine möglichst schnelle Verbindung zwischen den einzelnen Ländern darstellt, das Interesse an einer einheitlichen Regelung in jeder Hinsicht ganz besonders groß ist, so ist auch bei dem Kraftfahrzeugverkehr für eine weitgehende Rechtsangleichung ein Bedürfnis vorhanden.

Der in dieser Arbeit angestellte Vergleich der Automobilhaftung zeigt in Deutschland und Oesterreich als Haftungsgrundsatz die Gefährdungshaftung, die durch die Exkulpationsmöglichkeiten zu einer Schuldvermutung herabgemindert ist, in dem geltenden schweizer Recht die Verschuldenshaftung und im schweizer Entwurf die Gefährdungshaftung in strenger Durchführung. Es fragt sich nun, welches dieser Prinzipien am

[124]) Vergl. D. J. Z. 1929 S. 1460.

meisten der modernen Rechtsanschauung entspricht und für den Kraftfahrer in wirtschaftlicher Hinsicht am tragbarsten ist. Mit diesem Probleme beschäftigte sich auch der 35. deutsche Juristentag in Salzburg, der sich die Frage stellte: „Empfiehlt sich eine zusammenfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge? Wenn sich der 35. deutsche Juristentag gegen eine formelle Zusammenfassung der Haftungsgrundsätze aussprach, weil die schärfere Haftung für Luftfahrzeuge und Eisenbahnen begründet sei, so trat man doch dafür ein, die Gefährdungshaftung für Kraftfahrzeuge strenger durchzuführen und die Schadensersatzpflicht an den Tatbestand des Unfalles selbst anzuknüpfen. Eine Abschwächung der Haftpflicht für Automobile wurde auf dem deutschen Juristentag gar nicht diskutiert, obwohl die Länder, die zahlenmäßig die meisten Automobile besitzen, sich mit der Verschuldenshaftung begnügen und den Kraftfahrer keiner Ausnahmegesetzgebung unterworfen haben. So haftet der Kraftfahrer nach englischem Recht, das den Grundsatz der Gefährdungshaftung (auf verschiedenen Gebieten) z. B. bei der Tierhalterhaftung kennt, nur für Verschulden. [125])

Die Tatsache, daß weitgehender Ersatz für Unfallschaden heute ein wirtschaftspolitisches Gebot darstellt, kommt in der Rechtsprechung des Reichsgerichts darin klar zum Ausdruck, daß es von dem Kraftfahrer ein Maß an Sorgfalt verlangt, dessen ein gottähnliches Wesen oder ein Hellseher fähig sein mag, aber kein normaler Mensch. Der Kraftfahrer muß nach Ansicht des Reichsgerichts mit jeder Unbesonnenheit rechnen, er muß in jedem Bruchteil einer Sekunde genau wissen, was jedes zwei- oder vierbeinige Wesen in seinem Umkreis tut oder zu tun beabsichtigt. [126]) Ein Verschulden wird auf Grund dieser Anforderung in neunzig Prozent aller Verkehrsunfälle bejaht, in den übrigen zehn Prozent wird es nur deshalb nicht festgestellt, weil Zeugen fehlen.

Das Ergebnis dieser Rechtsprechung ist richtig, denn jedes gesunde Rechtsempfinden sträubt sich dagegen, einem durch einen Autounfall arbeitsunfähig gewordenen Menschen eine Jahresrente in Höhe von RM. 1500 zuzubilligen, [127]) ihm kein Schmerzensgeld zu gewähren und für entgangene Dienste des Verunglückten einen Ersatzanspruch abzulehnen. Diese Lücken im Kraftfahrzeuggesetz und vor allen Dingen das Bestehen der völlig unzulänglichen Haftungshöchstsummen waren der Grund dafür, daß die Verletzten ihre Ansprüche auf das bürgerliche

[125]) Vergl. dazu Volkmann in D. A. R. 1928 S. 317 u. Grau in R. D. K. 1929 S. 442 u. die Entgegnung von Eger in R. D. K. 1928 S. 372 sowie die Ausführungen in R. D. K. Nr. 23 1928.

[126]) Vergl. dazu Isaak in Verhandlungen des 35. deutschen Juristentages Bd. 2 S. 232.

[127]) Vergl. dazu Rothbart in D. J. Z. 1930 S. 335.

Recht stützten und der Verschuldungsbegriff derart verschärft wurde. Abhilfe könnte hier zunächst dadurch geschaffen werden, daß man die Haftungshöchstsummen und die übrigen den Umfang der Haftung beschränkenden Bestimmungen beseitigte und Art und Umfang der Haftung wie das österreichische Recht durch Verweisung auf die Bestimmungen des BGB. regeln würde. [128]) Empfehlenswert wäre weiter die Einführung der im schweizer Recht geltenden Bestimmung, wonach bei Bemessung des Schadenersatzes die Lebenslage des Verletzten berücksichtigt wird. Es wäre weiter ratsam, die Exkulpationsmöglichkeit des § 7 Abs. 2 „und sowohl der Halter als auch der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat" zu beseitigen und eine Befreiung der Haftung nur bei unabwendbarem Ereignis, grobem Verschulden des Geschädigten oder eines nicht beim Betriebe beschäftigten Dritten eintreten zu lassen. Durch Einführung dieser strengen Gefährdungshaftung würde die Anzahl der Automobilhaftpflicht-Prozesse wesentlich verringert und viele Beweisaufnahmen erspart bleiben. Eine wirtschaftliche Mehrbelastung der Kraftfahrer bezw. der Versicherungsgesellschaften würde dieses nicht zur Folge haben, da hierdurch nur der Umweg über die Verschuldenshaftung beseitigt würde, der heute gewählt wird, um den entstandenen Schaden nach Möglichkeit wieder gut zu machen.

Diese Haftung wäre auch, wie der schweizer Entwurf es vorsieht, auf die Fahrgäste auszudehnen. Die Gründe, die bei der Entstehung des Automobilgesetzes in diesen Fällen für einen Ausschluß der Haftung den Insassen gegenüber maßgebend waren, liegen heute nicht mehr vor. Das Automobil ist heute in vielen Fällen ebenso unentbehrlich wie die Eisenbahn. Es ist heute nicht mehr Sport oder Luxusfahrzeug einzelner begüterter Persönlichkeiten, sondern Gebrauchsfahrzeug der großen Masse. Es ist daher sachlich nicht gerechtfertigt, den Ausschluß der Gefährdungshaftung dem Insassen gegenüber aufrecht zu erhalten.

Diese Haftung ist für die Kraftfahrer auch tragbar, denn schon heute erfaßt die Haftpflichtversicherung bereits alle die Unfälle, die auch aus Gefälligkeit beförderten Personen zustoßen; denn die Versicherungsgesellschaft gewährt dem Versicherungsnehmer Versicherungsschutz für den Fall, daß er in seiner Eigenschaft als Halter bezw. Lenker wegen eines während der Wirksamkeit der Versicherung bei dem Betriebe durch das Kraftfahrzeug verursachten Ereignisses, das den Tod, die Verletzung oder Gesundheitsbeschädigung von Menschen oder Folgen auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen von Vernichtung von Sachen und Tieren zur Folge hatte, für diese

[128]) Vergl. dazu Katz Verhandl. des 35. D. J. T. S. 268.

einem Dritten auf Schadenersatz in Anspruch genommen wird. [129]) [130])

Demgemäß haftet die Versicherung in allen den Fällen bei Gefälligkeitsfahrten in denen der Halter auch haftet, insbesondere wirkt ihr gegenüber auch ein etwaiger Verzicht des Fahrgastes.

Für diese allgemeine Ausdehnung der Gefährdungshaftung dem Insassen gegenüber sprach sich auch Wussow [131]) aus, indem er ausführte, daß die Versicherungsgesellschaften bei der Versicherung von Privatautomobilbesitzern gegen Haftpflicht schon heute etwaige Ansprüche, unfallverletzter Insassen in erheblichem Maße mit einkalkulieren, sodaß eine wesentliche Erhöhung der Versicherungsprämien durch eine Ausdehnung der Gefährdungshaftung auf die Insassen nicht erfolgen würde.

Auf dem Salzburger Juristentag wurde dieser Vorschlag von Wussow abgelehnt, man wollte dort die Gefährdungshaftung nur den in Diensten oder Aufträgen einer haftpflichtigen Person oder den gegen Entgelt oder in gewerbemäßigen Personentransport beförderten Personen gegenüber Platz greifen lassen. So richtig und anerkennungswert dieser Standpunkt aus rechtspolitischen Gründen ist, so wenig empfehlenswert ist er aus wirtschaftspolitischen Gründen; diese Gründe sollen aber bei der Neuregelung der Automobilhaftung maßgebend sein, was ja auch der Salzburger Juristentag betonte.

Eine solche Gefährdungshaftung dem Beförderten gegenüber hat auch das Luftverkehrsgesetz vom 1. Aug. 1922 eingeführt; diese strenge Haftung wird allerdings heute noch von den Gesellschaften ausgeschlossen. Solange die Luftfahrt noch nicht als etwas unentbehrliches angesehen wird, hält die Rechtsprechung diesen Ausschluß der Haftung für zulässig. [132]) Von diesem Recht macht die Lufthansa in der Weise Gebrauch, daß der Fahrgast durch Revers auf die Haftpflicht verzichtet, aber von der Gesellschaft gegen Unfall versichert wird. Für den entgeltlich Beförderten tritt diese Versicherung ohne Entrichtung eines besonderen Entgelts automatisch ein, nur der unentgeltlich Beförderte muß die Versicherung besonders bezahlen.

Wenn bei der Neuregelung des Automobilrechtes die Gefährdungshaftung auch dem Fahrgast gegenüber Platz greift, so ist eine dem § 13 des österreichischen Automobilgesetzes entsprechende Bestimmung nicht empfehlenswert, sondern die

[129]) Vergl. § 14 d. A. V. D. der „Kraft".

[130]) Ist eine besondere Insassenversicherung abgeschlossen, so haben die verletzten Insassen einen Schadenersatzanspruch, der unabhängig davon ist, ob der Halter an sich haftpflichtig ist.

[131]) Verh. d. D. J. T. Bd. 1 S. 109.

[132]) Vergl. Becker i. „Recht u. Handel" 1927 Nr. 5 S. 247 u. R. G. 117 S. 102 und Döring in ZLR. 1928 295. u. Alex. Meyer in I. W. 28. S. 2310.

Grenzen der Möglichkeit des Ausschlusses der Haftpflicht können der Rechtsprechung überlassen werden. Danach wäre also in allen Fällen ein Ausschluß möglich, wo die Beförderung aus Gefälligkeit stattfindet, also eine Ausnutzung der Monopolstellung durch den Kraftfahrer nicht in Frage kommt. Es würde dem natürlichen Rechtsempfinden widersprechen, wenn nicht bei Gefälligkeitsfahrten die Möglichkeit bestände, die Haftpflicht vollkommen auszubedingen, was insbesondere dem nicht versicherten Kraftfahrzeughalter zustatten kommen wird.

Das deutsche Luftverkehrsgesetz und das schweizer Recht können auch in anderer Hinsicht bei der Neuregelung des Automobilrechts als Vorbilder dienen, nämlich bezüglich der obligatorischen Haftpflichtversicherung. Gemäß § 29 des Luftverkehrsgesetzes wird ein Luftfahrzeug nur dann zugelassen, wenn der Halter den Abschluß einer Haftpflichtversicherung nachweist oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit geleistet hat. Die Einführung einer derartigen Bestimmung für Kraftfahrzeuge ist in der heutigen Zeit eine sittliche Notwendigkeit, [133]) denn es kommt nicht selten vor, daß Autofahrer zur Zahlung rechtskräftig verurteilt werden, daß aber die Zwangsvollstreckung ganz oder teilweise erfolglos bleibt. Diese schwere Unbilligkeit würde eine obligatorische Haftpflichtversicherung beseitigen.

---

[133]) Arndt R. D. K. 1928 S. 257 u. 1926 S. 117, Isaak R. D. K 1927 S. 153 u. Lebrecht R. D. K. 1927 S. 107.

Lebenslauf.

Ich, Helmut Becker, evangelischer Konfession wurde am 12. Januar 1905 im Pfarrhaus Linnep, Post Hösel, Bezirk Düsseldorf, als Sohn des Pfarrers August Becker und seiner Ehefrau Elly geb. Wortmann geboren. Nach Besuch der Volksschule in Breitscheid, des Progymnasiums in Ratingen, und der Hindenburgschule zu Düsseldorf erwarb ich Ostern 1925 das Reifezeugnis dieser Anstalt.

Ich wandte mich dem Studium der Rechtswissenschaften zu. Ich war immatrikuliert bei den juristischen Fakultäten: Während des Sommersemesters 1925 an der Universität Bonn, während des Wintersemesters 1925/26 an der Universität Köln, während des Sommersemesters 1926 an der Universität Bonn, während des Wintersemesters 1926/27 an der Universität Berlin, während des Sommersemesters 1927 bis zum Wintersemester 1928/29 einschließlich an der Universität Bonn.

Am 3. Juli 1929 legte ich vor der Prüfungskommission des Oberlandesgerichts in Köln die erste juristische Staatsprüfung ab. Vor der Bonner Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät bestand ich die mündliche Promotionsprüfung am 26. Juli 1930.